Die Beeinträchtigung der Betriebssicherheit der Straßenbahnen nach §§ 315 Abs. II, 316 Abs. II RStGB.

Inaugural-Dissertation

der

juristischen Fakultät

der

Friedrich-Alexanders-Universität zu Erlangen

vorgelegt von

Stefan Greif

aus Ortspitz (Obfr.)

Approbation: 12. Februar 1937.

Buchdruckerei M. Krahl, Erlangen-Bruck

1937

1937/118

Referent: Univ.-Professor Dr. Köhler.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Inhalts-Uebersicht.

Seite

A. Einleitung 1
B. Die Beeinträchtigung der Betriebssicherheit der Straßenbahnen 2
I. Der äußere Tatbestand 2
1. Allgemeiner Teil 2
a) Der Begriff Straßenbahn 4
b) Der Begriff Betrieb 13
c) Das Beeinträchtigen 21
d) Die Gemeingefahr 27
e) Der Täterkreis 32
2. Der besondere Teil 33
Die einzelnen Begehungsarten 33
a) Das Beschädigen, Zerstören oder Beseitigen von Anlagen und Beförderungsmitteln 34
b) Das Bereiten von Hindernissen 38
c) Falsche Zeichen und Signale 39
d) Aehnliche Eingriffe 41
e) Die pflichtwidrige Unterlassung, die an Gefährlichkeit einem solchen Eingriff gleichkommt . . . 43
II. Der innere Tatbestand 45
1. Der Vorsatz 45
2. Der Versuch 51
3. Die Fahrlässigkeit 52
III. Die Strafe 57
1. Der Strafrahmen 57
2. Die Strafverfolgung 57
3. Die Konkurrenz 58

Literaturverzeichnis.

A. Sammlungen von Entscheidungen.

Entscheidungen des Reichsgerichts in Strafsachen.
Rechtsprechung des Reichsgerichts in Strafsachen.
Höchstrichterliche Rechtsprechung, HöchstRR.
Oberstrichterliche Rechtsprechung.
Warneyer: Jahrbuch der Entscheidungen, B Strafrecht.

B. Zeitschriften.

Amtliche Sonderveröffentlichung der deutschen Justiz 1935 Nr. 10.
Deutsche Justiz 1935.
Egers: Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen.
Goltdammers: Archiv für Strafrecht.
Leipziger Zeitschrift für deutsches Recht 1918.
Meyer: in, Zeitung mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen 1935, S. 890.
Blätter für Rechtsanwendung.
Juristische Wochenschrift.
Deutsche Juristenzeitung.

C. Lehrbücher, Kommentare und Monographien.

Allfeld: Lehrbuch des deutschen Strafrechts, Leipzig 1922.
v. Bar: Lehre vom Kausalzusammenhang.
Berner: Lehrbuch des deutschen Strafrechts 1898.
Binding: Lehrbuch des deutschen Strafrechts 1902/05.
— Normen und ihre Uebertretung, Leipzig Bd. I, 2. Bd. IV 1872, 1916.
Beling: Lehre von den Verbrechen.
Borght: von den, „Das Verkehrswesen" Berlin 1925.
v. Buri: Ueber den Begriff der Gefahr und seiner Anwendung auf den Versuch, im Gerichtssaal Bd. 40.
v. Calker: Strafrecht 1927.
Ebermayer: Reichsstrafgesetzbuch 1929.
Eger: Handbuch des preußischen Eisenbahnrechts, Berlin 1890, Breslau 1896.

Finger: Lehrbuch des deutschen Strafrechts, Berlin 1904.
— Der Begriff der Gefahr und seine Anwendung im Strafrecht, Prag 1899.
Frank: Das Strafgesetzbuch für das deutsche Reich 1926, 1931.
Hälschner: Gemeines deutsches Strafrecht 1881/87.
Hertz: Das Unrecht und die allgemeinen Lehren des Strafrechts, Hamburg 1880.
Jhering: Zweck im Recht.
v. Look: Der strafrechtliche Schutz der Eisenbahnen im deutschen Reich, Berlin 1893.
Kohlrausch: Strafgesetzbuch des deutschen Reiches.
Köhler: Deutsches Strafrecht, Leipzig 1917.
— Studien zum Vorentwurf eines deutschen Strafgesetzbuches, Leipzig 1910.
— Probleme der Fahrlässigkeit 1912.
v. Kries: Ueber den Begriff der objektiven Möglichkeit.
Leipziger Kommentar: Ebermayer, Lobe, Rosenberg, Berlin und Leipzig 1925.
v. Liszt: Lehrbuch des deutschen Strafrechts, Berlin und Leipzig 1927.
Mayer: Lehrbuch des Strafrechts.
Meves: Ueber die Stellung des Reichsstrafrechts zum Eisenbahnwesen, im Gerichtssaal Bd. 26.
Miřička: Formen der Strafschuld 1905.
Oberländer-Bezold: Das Automobilrecht, München 1925.
Olshausen: Kommentar zum Strafgesetzbuch für das deutsche Reich, Berlin 1901/1928.
v. Prittwitz u. Gaffron: Ueber die Fahrlässigkeitsvergehen des deutschen Strafgesetzbuches und deren Bestrafung, in Goltdammers Archiv Bd. 30.
v. Rohland: Die Gefahr im Strafrecht, Leipzig und Dorpat 1883/88.
Rümelin: Die Verwendung des Kausalbegriffes im Straf- und Zivilrecht.
Rubo: Kommentar über das Strafgesetzbuch für das deutsche Reich 1879.
Sauer: Grundlagen des Strafrechts 1921.
Sachs: Die Eisenbahn, Berlin 1927.
Schaper: Gemeingefährliche Verbrechen und Vergehen in Holtzendorffs deutschem Strafrecht, Berlin 1874.
v. Schwarze: Kommentar zum Strafgesetzbuch für das deutsche Reich 1884.
Schwarz: Das Strafgesetzbuch für das deutsche Reich 1914/1935.
Siebenhaar: Der Begriff der Gemeingefährlichkeit und die gemeingefährlichen Delikte nach dem StGB., in Zeitschrift für Strafrechtswissenschaft Bd. IV/245.

Thierack: In, das kommende deutsche Strafrecht, Bericht über die Arbeiten der amtlichen Strafrechtskommission, herausgegeben v. Reichm. D. J. Dr. Gürtner 1935.
Ullmann: Die Gefährdung des Eisenbahnbetriebes, in IX der vergleichenden Darstellung des deutschen und ausländischen Strafrechts.
Wachenfeld: Lehrbuch des Strafrechts 1914.

D. Dissertationen.

Hinrichs: Die Strafmark der Straßenbahn (Flensburg) 1930, Heidelberger Diss.
Hundertmark: Eisenbahnbetriebsgefährdung durch Pflichtverletzung von Eisenbahnangestellten, Diss. Köln 1929.
Kander: Die Gefährdung des Eisenbahnbetriebes, Heidelberger Diss. 1908.
Klemm: Ueber die Stellung der Eisenbahnen im deutschen StGB., Leipziger Diss. 1908.
Metz: Die Eisenbahntransportgefährdung, Kölner Diss. 1929.
Simon: Die Eisenbahntransportgefährdung, Breslauer Diss. 1920.
Supper: Das deutsche Eisenbahnstrafrecht. Stuttgart 1895, Tübinger Diss.

E. Entwürfe.

Vorentwurf zum StGB. mit Begründung von 1909.
Gegenentwurf 1911 mit Begründung.
Kommissionsentwurf von 1913.
Entwurf 1919 mit Denkschrift
Amtlicher Entwurf (Reichsratsvorlage 1924) mit Begründung.
Reichstagsentwurf von 1927 mit Begründung.
Entwurf eines neuen deutschen Strafrechts 1936.

F. Gesetzessammlungen.

Reichsgesetzblätter Teil 1 und 2.
Sächsische Landtagsakten.
Preußische Gesetzessammlungen 1841/49.
StGB. von 10. 7. 1861 Bayern
„ „ 20. 7. 1873 Lübeck
„ „ 23. 10. 1866 Mecklenburg-Strelitz
„ „ 30. 4. 1869 Hannover
„ „ 15. 5. 1858 Waldeck
„ „ 14. 5. 1858 für die preuß. Staaten
„ „ 10. 7. 1840 Braunschweig
„ „ 6. 3. 1845 Baden

StGB.	von	14.	4.	1849 Nassau
„	„	20.	3.	1850 Thüringen
„	„	3.	7.	1859 Oldenburg
VO.	„	26.	11.	1849 Bremen
„	„	31.	12.	1845 Mecklenburg-Schwerin
Ges.	„	8.	8.	1846 Hannover
„	„	17.	11.	1846 Sachsen-Weimar
„	„	19.	10.	1848 Kurhessen
„	„	15.	5.	1852 Herzogtum Hessen
„	„	2.	10.	1845 Württemberg.

Abkürzungen.

AE — Amtlicher Entwurf 1924 (Reichsratsvorlage)
BO — Eisenbahnbau- u. Betriebsordnung v. 4. XI. 1904 und 18. XI. 1912 und 1928
D.J. — Deutsche Justiz
E 1919 — Entwurf von 1919
GE — Gegenentwurf von 1911
GS — Gesetzesammlung
KE — Kommissionsentwurf von 1913
RGBl. — Reichsgesetzblatt
RGSt. — Entscheidungen des Reichsgerichts in Strafsachen
RTE — Reichstagsentwurf von 1927
VE — Vorentwurf von 1909
VO — Verordnung.

A. Einleitung.

Die Vorschriften des geltenden deutschen Strafgesetzbuches von 1871 über den Schutz des Eisenbahnverkehrs waren allmählich veraltet infolge der raschen Entwicklung der Technik, die immer wieder neue Formen schuf. Trotzdem galten aber immer noch dessen Strafbestimmungen auf diesem Gebiete. Bei den Arbeiten zur Reform des Strafrechtes war deshalb schon in den früheren Entwürfen eine wesentliche Verbesserung in den Tatbeständen wie in den Strafdrohungen vorgesehen, die von der amtlichen Strafrechtskommission übernommen und weiter verbessert worden sind. Die Erfahrungen der letzten Jahre haben gezeigt, daß die Einführung dieser Verbesserungen dringend notwendig geworden ist und nicht bis zur Gesamterneuerung des Strafrechts aufgeschoben werden konnte. Die Strafrechtsnovelle vom 28. Juni 1935[1]) hat deshalb die §§ 315, 316 durch neue Vorschriften ersetzt, von denen die eine, § 315, die vorsätzliche, die andere, § 316, die fahrlässige Störung der Sicherheit behandelt[2]). Entsprechend der Dreiteilung des Raumes wurde auch eine zusammenfassende Dreiteilung des Schutzes für die Verkehrsmittel durchgeführt.

Neu geschaffen wurde dabei der strafrechtliche Begriff der „Straßenbahn". Bislang wurde sie als Eisenbahn betrachtet und als solche behandelt[3]). Bereits die Entwürfe von 1924 und 1927 haben die Straßenbahn aus den strafrechtlichen Schutzbestimmungen der Eisenbahn ausgeschieden und einer Sonderbestimmung unterworfen.

1) RGBl. Teil I S. 840.

2) D. J. 1935 S. 991 f.

3) Leipz. Komm. 4 Anm. 1 zu § 315.

In Folgendem soll nun die Sicherheitsgefährdung der Straßenbahn näher untersucht werden. Dabei muß aber immer von der Rechtslehre und Rechtsprechung über die Eisenbahnbetriebsbeeinträchtigung ausgegangen werden, da außer der Verschiedenheit der Begriffe „Eisenbahn“ und Straßenbahn“ der gesetzliche Tatbestand der gleiche ist.

B. Die Beeinträchtigung der Betriebssicherheit der Straßenbahnen.

I. Der äußere Tatbestand.

1. Allgemeiner Teil.

Das geltende Recht regelt die Straßenbahnbetriebsbeeinträchtigung zusammen mit der Eisenbahnbetriebsgefährdung in den §§ 315, 316 des Reichsstrafgesetzbuches in der Fassung des Gesetzes zur Aenderung des Reichsstrafgesetzbuches vom 28. Juni 1935. Diese Bestimmungen lauten:

§ 315.

Wer die Sicherheit des Betriebes einer Eisenbahn oder Schwebebahn, der Schiffahrt oder der Luftfahrt durch Beschädigen, Zerstören oder Beseitigen von Anlagen oder Beförderungsmitteln, durch Bereiten von Hindernissen, durch falsche Zeichen oder Signale oder durch ähnliche Eingriffe oder durch eine an Gefährlichkeit einem solchen Eingriff gleichkommende pflichtwidrige Unterlassung beeinträchtigt und dadurch eine Gemeingefahr herbeiführt, wird mit Zuchthaus bis zu 10 Jahren bestraft. In besonders schweren Fällen ist auf Zuchthaus nicht unter 5 Jahren oder auf lebenslanges Zuchthaus oder auf Todesstrafe zu erkennen.

Wer auf solche Weise die Sicherheit des Betriebes einer Straßenbahn beeinträchtigt und dadurch eine Gemeingefahr herbeiführt, wird mit Gefängnis bestraft. Der

Versuch ist strafbar. In besonders schweren Fällen ist die Strafe Zuchthaus bis zu 10 Jahren.

Gemeingefahr bedeutet eine Gefahr für Leib oder Leben, sei es auch nur eines einzelnen Menschen, oder für bedeutende Sachwerte, die in fremdem Eigentum stehen oder deren Vernichtung gegen das Gemeinwohl verstößt.

§ 316.

Wer fahrlässig eine der in § 315 Abs. 1 bezeichneten Taten begeht, wird mit Gefängnis nicht unter 1 Monat bestraft.

Wer fahrlässig eine der in § 315 Abs. 2 bezeichneten Taten begeht, wird mit Gefängnis bis zu 3 Jahren oder mit Geldstrafe bestraft.

a) Der Begriff Straßenbahn.

Die zweiten Absätze der §§ 315, 316 enthalten den Schutz der Straßenbahn. Da das Gesetz diese Verkehrseinrichtung bisher nicht erwähnte, wurde die Straßenbahn in der Rechtsprechung als Eisenbahn behandelt und die Gefährdung des Straßenbahnbetriebes unter die schweren Strafdrohungen der Eisenbahn gestellt. Nunmehr wird sie in bewußtem Gegensatz dazu in einer besonderen Bestimmung geregelt. Es erscheint deswegen notwendig die Begriffe Straßenbahn und Eisenbahn zu trennen. Aus dem Nebeneinander der beiden Begriffe werden sich nunmehr große Schwierigkeiten ergeben, wenn es sich um die Abgrenzung der beiden Begriffe handelt. Es sind dies Folgen von praktisch weittragender Bedeutung, weshalb sie hier unbedingt aufgezeigt werden müssen. Dies erscheint deshalb notwendig, weil der Gesetzgeber dem neuen strafrechtlichen Begriff keine Definition auf den Weg mitgegeben hat.

Nach dem Reichstagsentwurf von 1927 war für die Nichtfestsetzung des Begriffes Straßenbahn maßgebend der Gedanke, „daß bei der Vielgestaltigkeit und außerordentlich schnellen Entwicklung der Technik in kurzer Zeit

schon wieder neue Formen der Straßenbahnen entstanden sein könnten, die von einer jetzt aufgestellten Begriffsbestimmung nicht getroffen sein würden."[4]). Doch kann der Gedanke, daß eine Definition eine Festlegung bedeuten kann, die möglicherweise durch das Fortschreiten der Technik bald wieder überholt sein wird, an der Notwendigkeit einer gesetzlichen Festlegung nichts ändern.

Nach der amtlichen Begründung zur Novelle vom 28. Juni 1935 und der dazu erschienenen Literatur war für die Trennung von Eisenbahn und Straßenbahn maßgebend:

1. daß die Werte des Eisenbahntransportes höher sind als bei der Straßenbahn, daß

2. die Gefahren bei der Eisenbahn größer sind als bei der Straßenbahn[5]), und daß

3. bei dem lebhaften Straßenverkehr, besonders in der Großstadt, der Betrieb einer Straßenbahn leichter durch eine an sich weniger strafwürdige Handlung gestört werden kann[6]).

Zwar ist mit dieser Begründung anzuerkennen, daß eine Straßenbahn durch den heutigen Straßenverkehr einer Großstadt leichter gefährdet werden kann als ein Eisenbahnzug. Trotzdem erscheint diese Begründung nicht überzeugend, da hier wie dort Menschenleben gefährdet werden können. Durch eine Betriebsstörung oder Entgleisung wird das Leben und die Gesundheit der im Straßenbahnzug beförderten Personen genau so stark gefährdet wie bei der Eisenbahn. Dabei ist darauf hinzuweisen, daß bei lebhaften Straßenverkehr nicht nur die Wageninsassen, sondern auch das übrige Publikum, das die Verkehrsstraße benutzt, in Gefahr kommt. Wenn die Trennung dieser beiden Verkehrsmittel damit begründet wird,

4) RTE. zu § 231 S. 120.

5) Thierack, in das kommende deutsche Strafrecht, Bericht über die Arbeiten der amtlichen Strafrechtskommission, Herausgegeben von Reichsm. der Justiz Dr. Gürtner, 1935.

6) D. J. 1935 Nr. 10 S. 37 ff.

daß der Straßenbahnverkehr leichter gefährdet werden kann, so muß dem entgegengehalten werden, daß der § 315 die vorsätzliche Gefährdung im Auge hat und daß es nicht angängig ist, eine vorsätzliche Handlung deshalb leichter zu bestrafen, weil sie leichter und unter Ueberwindung geringerer Schwierigkeiten begangen werden kann. Dieser Gedanke kann höchstens bei der fahrlässigen Begehung auf die Höhe der Strafe Einfluß ausüben. Statistisch ist nachgewiesen, daß die absolute Zahl der in Deutschland durch die Straßenbahn Getöteten größer ist als die Zahl der bei einem Eisenbahnunfall Umgekommenen [7]). Tritt nun hinzu, daß eine praktisch brauchbare Unterscheidung zwischen Eisenbahn und Straßenbahn kaum gegeben werden kann, dann wird man um so mehr in der Ueberzeugung bestärkt, daß es weder rechtspolitisch notwendig noch praktisch möglich ist, die Straßenbahn von der Eisenbahn in strafrechtlicher Beziehung zu trennen.

Auch der Umstand, daß es sich bei der Eisenbahn um höhere Werte handelt, hindert nicht, daß im Einzelfall bei der Eisenbahn nur ein geringer Wert gefährdet wird, während bei der Straßenbahn sehr hohe Werte in Gefahr gebracht werden können, sodaß der Täter in dem einen Fall schwerer zu bestrafen ist, obgleich der entstandene Schaden bedeutend geringer ist, als in dem anderen Fall, bei dem der Schaden sehr groß ist und die Gefährdungshandlung genau die gleichen Merkmale aufweist. Gerade wegen des lebhaften Straßenverkehrs kann leicht eine Straßenbahnbetriebsgefährdung verursacht werden und dadurch auch eine besonders große Gefahr entstehen.

Die amtliche Begründung zur Novelle hält die bisherige Regelung für unbefriedigend. Nach ihr mußte der „Schutz gegen Störungen des Straßenbahnverkehrs von dem Schutz der Eisenbahn, der Schiffahrt und der Luftfahrt abgesetzt werden". Nach der Begründung ist die Abgrenzung zwischen Eisenbahn und Straßenbahn

7) Borght, das Verkehrswesen, Berlin 1925; Sax, die Eisenbahn, Berlin 1927, 2. Aufl.

darin zu finden, daß „die Eisenbahn regelmäßig auf besonderen, nur für sie bestimmten Wegen fährt, während die Straßenbahn meist Wege benutzt, die dem allgemeinen Verkehr dienen[8]). Eine Hoch- und Untergrundbahn mit eigenem Bahnkörper ist daher eine Eisenbahn. Dies rechtfertigt sich daraus, daß die Benützung eines eigenen Bahnkörpers die Entwicklung größerer Geschwindigkeiten ermöglicht und dadurch die Betriebsgefahr wesentlich erhöht“[9]).

Diese Begründung kann nicht befriedigen. Denn damit wird die Frage, ob eine schwere Bestrafung wegen Eisenbahnbetriebsgefährdung oder eine mildere wegen Straßenbahnbetriebsgefährdung Platz greifen soll, nicht davon abhängig gemacht, ob eine Eisenbahn oder Straßenbahn überhaupt gefährdet wurde, sondern ob sie an der betreffenden Stelle als das eine oder das andere Verkehrsmittel anzusehen ist. Wenn so entscheidende Bedeutung der Fortbewegung beigelegt wird, daß bei einer geringeren Geschwindigkeit eine Straßenbahn, dagegen bei höherer eine Eisenbahn gefährdet werden soll, so ist darauf hinzuweisen, daß dadurch recht merkwürdige Ergebnisse denkbar sind. Wann ist außerdem der Bahnkörper ein der Bahn eigener? Muß er so abseits jeden Verkehrs liegen, daß normalerweise ihn niemand betritt bzw. betreten kann? Nehmen wir den Fall, daß sog. Privatbahnen (z. B. innerhalb eines größeren Fabrikgeländes), die nach dem geltenden Recht als eine Eisenbahn anzusehen sind, so betrieben werden, daß die Gleisanlage sich derart zwischen den Fabrikgebäuden befindet, daß von einem eigenen Bahnkörper, der nur von der Bahn benutzt wird, der ganzen Sachlage nach nicht gesprochen werden kann, so müßte man, weil ja auch die Arbeiter oder andere Gefährte diesen Streckenteil als Fahrbahn benutzen, nach der Begründung in diesem Fall eine Straßenbahn annehmen. Dabei kann aber die Beförderung auf dieser Fahrbahn durch solche Beförderungsmittel erfolgen, wie sie auch

8) D. J. 1935 Nr. 10; S. 37; RTE. S. 120; AE. S. 110.

9) D. J. a.a.O. S. 337.

sonst beim Eisenbahnverkehr üblich sind und infolgedessen die Geschwindigkeit der Fortbewegung eine ganz erhebliche sein. Dagegen müßte in dem Fall, daß es sich um eine kleinere Werkbahn handelt, die ihrem ganzen Bau nach gar keine große Geschwindigkeit haben kann, aber ein ganz selbständiges Bahngelände besitzt als Eisenbahn angesehen werden und damit wäre für sie der erhöhte strafrechtliche Schutz gegeben, obwohl sie die Geschwindigkeit, die eine Straßenbahn normalerweise auch im Großstadtverkehr hat, gar nicht erreichen kann. Desgleichen kann man auch Zweifel haben, zu welchen Begriff die Straßenbahnen mit eigenen Fahrbahnen auf den breiten Straßen der Großstädte (z. B. in Berlin auf der Heeresstraße, in Köln auf den Ringstraßen und Gürtelstraßen), die auch dem Ueberschreiten von Fußgängern ausgesetzt sind, zu zählen sind. Nach dem allgemeinen Sprachgebrauch und der Verkehrsauffassung liegt in diesem Fall ein „eigener Bahnkörper" vor. Da die Straßenbahnen hier nur auf eigenen, nur für sie bestimmten Wegen fahren, so wäre sie nach der Begründung eine Eisenbahn. Die eigenen Bahnkörper der elektrischen Straßenbahnen in den Großstädten (z. B. Nürnberg-Fürth) werden alle 100 m von querlaufenden Straßenzügen unterbrochen. Trotzdem liegt hier eine Straßenbahn vor. Ebenso verhält es sich bei den Großbahnen, wenn ihre Fahrbahn eine Verkehrsstraße überquert.

Diese Ueberlegungen weisen allerdings schon auf die Grenzfälle hin, jedoch wird gerade dadurch klar, daß es durch die Trennung von Straßenbahn und Eisenbahn viele neue Streitfälle gibt und daß eine begriffliche Abgrenzung notwendig ist. Der RTE. läßt einen solchen wechselnden Charakter durchaus zu. Es lassen sich auch keine Kennzeichen, die mit absoluter Sicherheit eine Straßenbahn von einer Eisenbahn im juristischen Sinne trennen, feststellen.

Zusammenfassend ergibt sich für die Abgrenzung der Straßenbahn von der Eisenbahn, daß der Unterschied,

wie auch die amtliche Begründung feststellt[10]), darin zu erblicken ist, daß die Straßenbahn im Gegensatz zur Eisenbahn zumeist Wege benützt, die dem allgemeinen Verkehr dienen[11]). Eine Straßenbahn aber verliert ihren Charakter als Straßenbahn nicht dadurch, daß ein Teil der Gleise, etwa am Stadtrand oder bei Ueberquerung einer Verkehrsstraße, abseits der öffentlichen Wege durch freies Gelände führt[12]). Ebenso verhält es sich bei den Eisenbahnen. Die erzielte Geschwindigkeit ist nicht entscheidend, selbst wenn man die dadurch bedingte erhöhte Betriebsgefahr in Betracht zieht. Alle übrigen Begriffsmerkmale beider Verkehrseinrichtungen sind gleich. Aus den angestellten Ueberlegungen ergibt sich weiterhin, daß ein strafrechtlicher Unterschied an und für sich nicht gegeben ist und eine Scheidung nicht notwendig gewesen wäre. Durch einen weiteren Strafrahmen hätte man sicherlich mehr erreicht und man hätte der Persönlichkeit des Richters keine Fesseln angelegt.

Der Begriff Straßenbahn läßt sich nun folgendermaßen definieren:

Unter Straßenbahn im Sinne des Reichsstrafgesetzbuches soll verstanden werden jede zum Transport von Menschen und Gütern bestimmte Anlage, bei der die Transportmittel an eine feste, vorbestimmte Spur gebunden sind und durch mechanische Kräfte auf den dem allgemeinen Verkehr dienenden Wegen in horizontaler Richtung in Bewegung gesetzt werden.

Aus dieser Begriffsbestimmung ergibt sich, daß das Antriebsmittel in beliebiger Art bestehen kann, daß es vielmehr auf die Intensität der bewegenden Kraft ankommt. Aus der Entstehungsgeschichte der strafrechtlichen Bestimmungen der Eisenbahn ergibt sich, daß diese mit Rücksicht auf die Entwicklung der durch Dampfkraft, also elementarer Kraft, betriebenen Bahnen geschaffen wurden.

---

10) D. J. Sonderveröffentlichung Nr. 10 S. 37.

11) Vgl. Meyer in Zeitung mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen 1935 S. 890ff.

12) Schäfer in D. J. 1935 Nr. 28 S. 996.

Aus den Materialien zum RStrGB. ergibt sich nicht, daß andere als mit elementarer Kraft betriebenen damals bekannten Bahnen miteinbezogen werden sollten. Da die mit Pferdekraft betriebenen Bahnen schon früher nicht als Eisenbahnen angesehen wurden, so sind sie auch nicht unter den neuen strafrechtlichen Begriff der Straßenbahn zu zählen. Welche einzelne Art von elementarer Kraft verwendet wird, ist für die Begriffsbestimmung gleichgültig. Diesen Standpunkt vertritt auch das Reichsgericht, indem es ausführt: „Das Strafgesetzbuch enthält nirgends eine Andeutung, daß man nur eine bestimmte Naturkraft im Auge hatte und nur den Dampfbetrieb sichern wollte. Daraus, daß man bei der Abfassung des Gesetzes zunächst an diese Art der bewegenden Kraft dachte, folgt nicht, daß man den gleichnötigen Schutz einer etwa künftigen angewandten elementaren Kraft versagen wollte“ [13]). Die elementare Kraft kann daher sowohl in der Dampfkraft, Elektrizität, Explosivkraft, in gasförmigen Kraftstoffen wie Benzingas oder Kohlengas, erhitzte Luft, ja sogar in der Ausnutzung der Schwerkraft (schiefe Ebene) bestehen, was besonders bei Bergbahnen von Bedeutung ist [14]). In jedem Fall müssen es aber Naturkräfte sein, so daß ein durch menschliche Arbeitskraft in Bewegung gesetzter Transport nicht als Straßenbahntransport angesehen werden kann.

Gerade die Entfesselung von Naturkräften war das bestimmende Moment für die Aufnahme der fraglichen Strafbestimmungen im Reichsstrafgesetzbuch und dieses Moment ist in gleichem Maße auch bei den elektrischen und mechanisch betriebenen Bahnen gegeben. Das Motiv für den Gesetzgeber, ein Sonderdelikt zu schaffen, war das Vorliegen einer gemeinen Gefahr, das auch dem Betrieb anderer als Dampfbahnen nicht abzusprechen ist. Im übrigen kann der Streit hierüber, wie er sich entspon-

---

13) RG. 12/372.

14) Allfeld, Lehrbuch des deutschen Strafrechts S. 357; Liszt, Lehrbuch S. 524; Frank, Komm. § 315 Anm. 11; Olshausen, Komm. § 315, 3b; RG. 11/33, 35/12, 16/431.

nen hatte, heute wohl kaum mehr als geschichtliches Interesse beanspruchen. Die früher schon herrschende Meinung, die sich auch in der Rechtsprechung durchgesetzt hat, vertreten von Liszt, Hälschner, Frank, Oppenhoff, Lock, Meyer-Allfeld, Ebermeyer, im Gegensatz dazu Binding und Eger, hat Recht behalten und ist heute allgemein anerkannt. Die Ansicht Bindings[15]), der diese Ausdehnung auf Bahnen mit anders gearteten Betrieben für eine nach § 2 RStrGB. unzulässige Analogie hält, ist infolge der Neufassung des § 2 RStrGB. heute auch überholt. Es war aber schon vorher kein Grund vorhanden, zur Analogie zu greifen, auch nicht für den Fall, daß eine noch nicht erfundene oder noch nicht verwendbare elementare Kraft, wie z. B. Raketen, in Zukunft Verwendung findet.

Belanglos ist, ob das Zugmittel gleichzeitig als Transportmittel verwendet wird. Gleichgültig ist, ob die Straßenbahn im Eigentum des Staates, eines Kommunialverbandes oder einer Privatperson steht. Rechtlich irrevelant ist ferner, ob die Bahn dem öffentlichen Verkehr übergeben ist oder nicht. Vollkommen gleichgültig ist auch ob die Straßenbahn öffentlichen oder privaten Zwecken dient[16]). Die von der entgegengesetzten Ansicht, welche nur von Binding[17]) und Eger[18]) vertreten ist, angeführten Gründe sind nicht beweiskräftig. Insbesondere verkennen die genannten Schriftsteller die ratio legis, die nur die Gefährlichkeit des Betriebes schützen wollte. Die Gefahr für die Reisenden und Güter bleibt immer dieselbe. Eine Stütze findet diese Ansicht auch darin, daß vom Gesetzgeber mit keinem Wort erwähnt wird, daß die privaten Zwecken dienenden Bahnen eine andere Behandlung er-

---

15) Lehrbuch II S. 41.

16) Frank, Komm. § 315 II 1; Liszt a.a.O. S. 523; Supper, Das deutsche Eisenbahnstrafrecht S. 34; Look, der strafrechtliche Schutz der Eisenbahnen S. 44; RG. 13/380; Allfeld a.a.O. S. 537; Schwartz, Komm. § 315 I 2.

17) A.a.O. S. 41.

18) Handbuch des preuß. Eisenbahnstrafrechts S. 153.

fahren sollen. Sollte das geschehen, so müßte das ebenso, wie es in den §§ 317, 318 RStrGB. für die „zu öffentlichen Zwecken dienenden" Telegrafenanlagen geschehen ist, besonders im Gesetz zum Ausdruck gebracht werden. Diese Art von Auslegung wird bestärkt durch den Wegfall der für die Angestellten solcher Bahnen geltenden Vorschriften in der alten Fassung der §§ 315, 316, wonach auch die Angestellten der Privatbahnen eine strafbare Transportgefährdung begehen konnten. Hätte der Gesetzgeber die Angestellten der Privatbahnen anders stellen wollen, so hätte er dies im Gesetz zum Ausdruck bringen müssen. Voraussetzung in allen Fällen ist, daß die hiernach sich als Straßenbahnen im Sinne der §§ 315, 316 darstellenden Transportanstalten zum Zwecke des Transportes bereits in Benutzung genommen sind, wenn sie auch der Benutzung durch das Publikum noch nicht freigegeben sind[19]).

Für das Gefahrenmoment ist vor allem entscheidend das Gebundensein an eine feste, vorbestimmte Spur. Bei den auf Schienen laufenden Bahnen, bei welchen das Material der Schienen keine Bedeutung hat, bestehen wohl keine Zweifel. Es kommt auch nicht darauf an, ob die Schienen im Erdboden eingelassen sind oder nicht. Schwieriger wird die Frage, ob auch jene Bahnen unter den Schutz der Straßenbahnen fallen, die keine feste Geleisanlage haben, die aber den sie bewegenden Strom mittels eines Bügels von einer Oberleitung entnehmen, deren Untergestell aber freibeweglich ist. Diese Bahnen sind von der Spur unten unabhängig, haben aber doch nur eine geringe Bewegungsfreiheit. Dazu gehört vor allem der Elektrobus, der seinen Fahrstrom in zwei langen Kontaktstangen einer doppelten Oberleitung entnimmt und ohne Schienen auf Gummireifen fährt. Diese Bahnen genießen wegen ihrer beschränkten Bewegungsfreiheit den gleichen Schutz, wenn sie die sonstigen Merkmale der Straßenbahn aufweisen. Es besteht auch hier die Gefähr-

19) Binding a.a.O. S. 324; RG. 9/223; Hundertmark, Eisenbahnbetriebsgefährdung durch Pflichtverletzung von Angestellten S. 20.

lichkeit, die dem Betrieb als solchem innnewohnt. Sie sind zum Teil vom menschlichen Willen unabhängig. Diesen Ueberlegungen wird auch das kommende Strafrecht Rechnung tragen. Der vorläufige Entwurf zum Reichsstrafgesetzbuch geht sogar weiter. Darnach wird bestraft: „wer auf solche Weise die Sicherheit des Straßenverkehrs oder des Betriebes einer Straßenbahn oder Kraftfahrbahn beeinträchtigt und dadurch eine Gemeingefahr herbeiführt[20]). Damit würde auch der gewöhnliche Omnibus unter diesen Strafschutz fallen, was bislang noch nicht der Fall ist. Diese Erweiterung ist durchaus zu begrüßen, denn die Gefahrenmerkmale sind auch bei dem gewöhnlichen Omnibus dieselben und eine Transportgefährdung dieser Verkehrsmittel kann die gleichen Folgen haben wie die der Straßenbahn und der Eisenbahn. Dabei ist es gleich, ob das Verkehrsmittel einem öffentlichen Verband oder einer Privatperson gehört. Damit wäre das Volksgut in jeder Hinsicht geschützt, was unserer heutigen Rechtsauffassung ja auch entspricht. Andererseits ist damit auch der modernen Verkehrsentwicklung Rechnung getragen. Maßgebend ist, daß es sich bei allen diesen Fahrzeugen um die Benutzung einer „elementaren, vom menschlichen Willen nicht schlechthin abhängigen Kraft“ handelt, vor deren Gefährlichkeit die Objekte geschützt werden sollen[21]).

b) Begriff „Betrieb“.

Der Gesetzgeber hat an die Stelle der „Transportgefährdung“ die „Beeinträchtigung der Sicherheit des Betriebes“ gesetzt. Alle Streitfragen, die um die Auslegung des Wortes „Transport“ entstanden sind, sind damit beseitigt worden. Es sei hier erinnert an die unterschiedliche Fassung der §§ 315, 316 I StGB. einerseits und des § 316/2 StGB. andererseits, („des“ . . . „eines“) und den hierdurch entstandenen Streit, ob Eisenbahnangestellte auch für die abstrakte Transportgefährdung einzustehen hätten. Die Kontroverse zwischen abstraktem und konkretem

20) Thierack a.a.O. S. 212.

21) Supper a.a.O. S. 31.

Transport ist dadurch zu Gunsten des ersteren entschieden worden, daß alle Entwürfe und ihnen folgend die Novelle übereinstimmend den Ausdruck „Transport" fallen gelassen und ihn durch die Bezeichnung „Betrieb" ersetzt haben. Diese Regelung kann nur begrüßt werden; denn die gesamte Tätigkeit des Transportierens, der Betrieb der Straßenbahn ist mit Rücksicht auf Umfang, Bedeutung Gefährlichkeit ein Rechtsgut, das eines strafrechtlichen Schutzes würdig und auch bedürftig ist. Dem Inhalt nach ist das Schutzobjekt gleich geblieben, nur der Ausdruck ist, um eine größere Deutlichkeit zu erzielen, gewechselt worden.

Daß zwischen beiden Begriffen — Betrieb und Transport — eine strenge Unterscheidung zu machen ist, hebt besonders Eger[22]) hervor, der wichtige Untersuchungen zur Erklärung dieser Begriffe angestellt hat. Er wies insbesondere darauf hin, daß zwischen einem Transport und einem Betrieb eine strenge Scheidung zu machen sei, indem er ausführt: „Beide verfolgen wesentlich verschiedene Zwecke; denn während der Betrieb die betriebsichere Instandhaltung der Anlagen und der Betriebsführung, die ordnungsmäßige Benutzung und den Schutz der Eisenbahn (Straßenbahn) und ihres Betriebes zum Gegenstand hat, und solchergestalt die notwendige Voraussetzung und Grundlage für den Transport bildet, umfaßt der Transport das Beförderungsgeschäft, das Transportgewerbe, welches die Eisenbahnen in ihrer Eigenschaft als Frachtführer üben und alle sich daraus im Verhältnis der Eisenbahnen zum Staate, zu anderen Eisenbahnen und zum Publikum (Absendern und Empfängern usw.) ergebenden Beziehungen.

Die Trennung beider Begriffe — Betrieb und Transport — ist hiernach durch die Natur der Sache geboten. Der Eisenbahnbetrieb kann gewissermaßen als der technische, der Verkehrssicherheit dienende Teil, der Eisenbahntransport als der gewerbliche und geschäftliche (ökonomische), dem wirtschaftlichen Verkehrsbedürfnis gewid-

22) Vgl. Eger, Handbuch des preuß. Eisenbahnrechtes 2. Bd. Berlin 1890 S. 2ff.

mete Teil der Tätigkeit des Eisenbahnunternehmens bezeichnet werden“ [23]).

Folgt man nun der von Eger angeführten begrifflichen Unterscheidung, so ergibt sich, daß unter „Betrieb“ die betriebsichere Instandhaltung der Bahnanlagen und Betriebsmittel, die Ordnung und insbesondere die Sicherheit der Betriebsführung zu verstehen ist, während der „Transport“ der gewerbliche Teil des Unternehmens ist. Daraus ergibt sich weiter, daß der Gesetzgeber auch früher mit der Strafbestimmung der §§ 315 f. RStrGB. nicht die „Transportgefährdung“, sondern die „Betriebsgefährdung“ unter besonderen strafrechtlichen Schutz stellen wollte. Denn der Zweck dieser Bestimmung ist doch zweifellos der, den Straßenbahnbetrieb, der durch seine Eigenart — Verwendung von Naturkräften in großem Ausmaß, große Schnelligkeit —, eine besonders große Gefahr für Menschen und Eigentum mit sich bringt, wenn die technische Unversehrtheit des Betriebes gestört wird, mit besonderem strafrechtlichen Schutz zu umgeben, nicht aber die Straßenbahn bei Ausübung ihres Transportgewerbes gegenüber den anderen Transportgewerben, die sich anderer Transportmittel bedienen, besonders zu bevorzugen.

Gibt man die Verschiedenheit der beiden Begriffe — Betrieb und Transport — zu, so hat man weiter zu fragen, ob nicht doch im Strafgesetzbuch alter Fassung selbst von der Betriebsbeeinträchtigung die Rede ist. Weder aus dem Gesetz noch aus der historischen Entwicklung des Begriffes läßt sich entnehmen, welche rechtliche Bedeutung dem Wort „Betrieb“ zukommt, oder welche Struktur es in seiner rechtlichen Entwicklung angenommen hat.

Die preußische Verordnung vom 30. XI. 1840, die sich eng an die Terminologie des preußischen Eisenbahngesetzes vom 3. XI. 1838 anschließt, verwendet die Begriffe „Betrieb“, „Transport“, Beförderungs- und Transportbetrieb“ bald in dem Sinn der technischen Betriebssicherheit

23) Eger, Handbuch des preußischen Eisenbahnrechtes, 2. Bd. S. 2 ff.

bald in dem der Ausübung des Transportes als Gewerbe[24]).

Aus dieser Verordnung gelangte die falsche Terminologie in das preußische Strafgesetzbuch und von hier in das Reichsstrafgesetzbuch.

Nach dem Reichshaftpflichtgesetz ist der Betrieb die Summe von Einzeltätigkeiten einer Reihe verschiedenartigster Einrichtungen, technischer, kaufmännischer und rein verwaltungsmäßiger Art. Der in § 1 Reichshaftpflichtgesetz zugrundegelegte Betrieb setzt außer der Schienenstrecke einen mehr oder minder regelmäßigen Verkehr von Zügen oder anderen Fahrzeugen zur Beförderung von Personen oder Gütern für die Dauer oder wenigstens während eines Zeitraumes voraus.

Im Kraftfahrzeuggesetz handelt es sich nur um ein einzelnes Fahrzeug. Ist also der Betrieb im einzelnen Fall gemeint, so heißt ein Kraftfahrzeug betreiben die bestimmungsmäßigen Triebkräfte auf ein Fahrzeug zum Zwecke bestimmungsmäßiger Bewegung einwirken lassen. Es kommt nicht darauf an, daß die bestimmungsmäßige Triebkraft auf ein Fahrzeug ununterbrochen einwirkt; das zeitweilige Abstellen des Motors gehört durchaus zum bestimmungsmäßigen Betrieb, und wenn nur das Fahrzeug, als Nachwirkung des motorischen Antriebes, sich noch in Bewegung befindet, ist es im „Betrieb". Ein Fahrzeug befindet sich in Betrieb, wenn und solange die der Fortbewegung dienende Kraft wirksam ist, sei es, daß sie das Fahrzeug, sei es, daß sie wenigstens den Motor, die Maschine bewegt.

Was also im Gesetz unter „Transport" zu verstehen ist, ist nicht deutlich zum Ausdruck gebracht.

Auch die Lehrbücher sprechen durchgängig von „Transportgefährdung", wobei sie unter „Transport" bald den einzelnen bestimmten Transport auf der Bahn, d. h. die Gesamtheit der zu befördernden Gegenstände und Betriebsmittel verstehen, bald die Tätigkeit des Transportierens, die Ueberführung des Transportes von einem

24) Vgl. §§ 22—24. § 26, § 30 Ziff. 3, §§ 36 u. 37, §§ 41 und 42 sowie § 45.

Ort zum andern, das Transportgeschäft, bald den Betrieb in dem oben dargelegten Sinn. Ullmann[25]) gibt in der vergleichenden Darstellung des ausländischen und deutschen Strafrechts dem von ihm bearbeiteten Abschnitt des 9. Bandes die Ueberschrift: „Gefährdung des Eisenbahnbetriebes."

Die Praxis des Reichsgerichtes schwankt. Es hat zunächst eindeutig angenommen, daß unter Transportgefährdung die Betriebsbeeinträchtigung zu verstehen ist, während es in späteren Urteilen ausgesprochen hat, daß neben der Gefährdung der Beförderung auf einer Eisen- bzw. Straßenbahn und des Betriebes derselben im allgemeinen und ohne Rücksicht auf einen bestimmten Transport jedenfalls auch die Gefährdung eines bestimmten Transportes zu verstehen ist. In der Entscheidung vom 30. X. 1884[26]) vertritt das höchste Gericht den Standpunkt, daß unter „Transport" die Benutzung der Bahn zu den ihr eigentümlichen Zwecken, d. h. die Beförderung von Personen und Gütern zu verstehen ist, und daß eine Gefährdung dieser Beförderung oder dieses Betriebes genüge um die Anwendung des Strafgesetzes zu rechtfertigen.

Aus dem Wortlaut;

„Nach dieser Auffassung bedeutet Gefährdung des Transportes dasselbe wie Gefährdung des Betriebes im Allgemeinen."

Die Ansicht des Reichsgerichtes, daß unter Transport vor allem die abstrakte Betriebsgefährdung zu begreifen ist, kommt noch treffender zum Ausdruck im Urteil vom 23. V. 1887[27]):

„Der Transport auf einer Eisenbahn ist ein Ausdruck welcher den gesamten Transportdienst als Einheit bezeichnet; er ist gleichbedeutend mit Eisenbahnbetrieb auf

25) Ullmann, die Gefährdung des Eisenbahnbetriebes, im Bd. IX der vergleichenden Darstellung des deutschen und ausländischen Strafrechtes S. 85 ff.

26) RGStr. 11/206; 22/344; 30/180.

27) Rechtspr. 9/334.

einer bestimmten Eisenbahn, um welche es sich im einzelnen Falle handelt".

Diesen beiden Urteilen gegenüber nehmen die Urteile vom 8. Februar 1892[28]) und vom 14. Juni 1897[29]) einen vermittelnden Standpunkt ein. Das ersterwähnte Urteil stellt fest, daß „nach feststehender Rechtsprechung" der Begriff „Transport auf einer Eisenbahn" und dessen „Gefährdung" neben der Gefährdung der Beförderung auf einer Eisenbahn und des Betriebes derselben im allgemeinen und ohne Rücksicht auf einen bestimmten Transport, jedenfalls auch die Gefährdung eines bestimmten einzelnen Transportes umfaßt. Das zweite Urteil besagt: „Der Eisenbahntransport umfaßt nicht bloß die Gesamtheit der gleichzeitig zu befördernden Güter und Personen nebst den zur Fortbewegung dienenden Wagen und Maschinen, sondern den in der Fortbewegung von Personen und Sachen in die Erscheinung tretenden Eisenbahnbetrieb selbst. Dieser Betrieb ist es, der als eine besondere Art des modernen öffentlichen Verkehrs nach seiner ganzen Einrichtung und bei der Gewalt der bewegenden Kraft einen besonderen Schutz erfordert und dessen Gefährdung unter die Strafandrohung gestellt ist".

Eine dritte Auffassung versteht unter Transport „sowohl den zu befördernden Gegenstand im Zusammenhange mit dem Bewegungskörper, als auch das Transportmittel, insbesondere die Wagen, in denen, und die Zugmittel, durch welche die zu transportierenden Objekte befördert werden"[30]).

Die richtige Auffassung dürfte in der Mitte liegen. Eine zwingende Notwendigkeit die Begriffe „Betrieb" und „Transport" in diesen von Eger gemachten Gegensatz zu stellen besteht jedoch nicht. Unter „Transport" hat man alles zu verstehen, was Objekt der Beförderung ist. Diese Objekte, welche durch die mit der Straßenbahn ermöglichte schnelle Fortbewegung in besondere Gefahr ge-

28) RG. 22/343.
29) RG. 30/170.
30) RG. 3/415, 16/66.

setzt werden, sollen besonders geschützt werden und als Mittel dieser Sicherung soll die Bestimmung dienen, daß die Eingriffe in die technische Durchführung der Fortbewegung, also in den Betrieb, unter besondere Strafe gestellt werden. Damit ist aber festgestellt, daß diese Garantien für die Betriebssicherheit nicht Selbstzweck, sondern nur Mittel zur Sicherung der fortbewegten Objekte sind und daraus ergibt sich weiter, daß eine Transportgefährdung durch die im Gesetz aufgezählten Mittel notwendigerweise die Betriebsgefährdung in sich schließt. Somit ist dargetan, daß zwischen „Betrieb" und „Transport" durchaus nicht notwendigerweise die von Eger gemachte und im Gesetz nunmehr durchgeführte Unterscheidung zu treffen gewesen wäre, sondern daß die Transportgefährdung gegenüber der Betriebsgefährdung als der Oberbegriff anzusehen ist. Es wäre daher nicht erforderlich gewesen, den Ausdruck Transport durch Betrieb zu ersetzen, wie es bereits Kander getan hat[31]). Es kann zugegeben werden, daß die Deutlichkeit des Ausdruckes dadurch gewonnen hat, denn es kann sein, daß die Transportobjekte durch andere Mittel als die im Gesetz aufgezählten in Gefahr gesetzt werden, ohne daß die Gefährdungshandlung zugleich eine Betriebsgefährdung in sich schließt.

Durch die von Eger gemachten Feststellungen wurde aber erreicht, daß man zur Ausscheidung des Transportes, soweit er den gewerblichen Teil umfaßt, aus dem Begriff Transport oder Betrieb im Sinne der §§ 315ff. kommen muß. Der Straßenbahnbetrieb ist demnach der technische, der Verkehrssicherheit dienende Teil.

Wir haben mit Frank[32]) innerhalb der Straßenbahnbetriebsbeeinträchtigung zu unterscheiden zwischen konkreter Transportgefährdung und abstrakter Transport- oder Betriebsbeeinträchtigung, wobei aber gleichzeitig daran festzuhalten ist, daß diese beiden Begriffe keines-

31) Kander, die Gefährdung des Eisenbahnbetriebes.

32) Frank, Kommentar zum StGB. Note IV z. § 315; Olshausen Note 7 zu § 315.

wegs Gegensätze darstellen, sie sind vielmehr Korrelate; denn die Betriebsbeeinträchtigung ist, um eine Aeußerung Jherings[33]) über das Abstrakte und Konkrete zu gebrauchen, lediglich die konkrete Gefährdung in ihrer Allgemeinheit gedacht, während die konkrete Gefährdung lediglich die abstrakte Gefährdung in ihrer Verwirklichung darstellt.

Da jedoch die Gefährdung eines bestimmten Transportes, wie das Reichsgericht zutreffend hervorhebt[34]), „der augenfälligste Beweis der Transportgefährdung im Allgemeinen" ist[35]), so ist rechtlich von Bedeutung, was unter der Einschränkung „konkreter Transport" zu verstehen ist.

In diesem Zusammenhang bezeichnet er entweder die Zugmittel (Lokomotiven, elektr. Triebwagen) oder die Transportmittel (sämtliche Typen von Eisenbahnwagen, Lowries, Bahnmeistereiwagen, Anhängern bei Straßenbahnen, soweit sie zur Fortbewegung von mechanischen Kräften sich eignen) oder die Transportgegenstände (Personen oder Sachen) oder diese drei Begriffe zusammen[36]).

Diese Unterscheidung hat jedoch äußerst flüssige Grenzen. Derselbe Gegenstand kann bald der einen, bald der anderen Gattung angehören; ob ein Gegenstand als Transportobjekt, Transportmittel oder Zugmittel zu betrachten ist, ist abhängig davon, in welcher Beziehung er im jeweiligen Moment zur Straßenbahn steht.

Wagen, die wegen Ausbesserungsbedürftigkeit unbenutzt, d. h. ohne Ladung im Zuge mitlaufen, sind als Beförderungsgegenstände anzusehen.

Eine abstrakte Straßenbahnbetriebsbeeinträchtigung liegt dann vor, wenn ein nur möglicherweise fahrender Zug durch elementare Triebkräfte bewegter Transport gefährdet ist[37]). Das Reichsgericht erklärt, daß unter Betrieb

33) Vgl. dessen Zweck im Recht II 328.
34) RGStr. 22/243.
35) Aehnlich RGStr. 30/170..
36) RGStr. 3/415; 16/167; 22/344; 42/301.
37) RGStr. 11/205; Rechtspr. 6/663.

die Benutzung der Bahn zu den ihr eigentümlichen Zwekken, d. h. zur Beförderung von Personen und Gütern verstanden wird und daß eine Beeinträchtigung dieser Beförderung oder des Betriebes der Straßenbahn genügt, um die Anwendung des Strafgesetzes zu rechtfertigen. In einer anderen Entscheidung[38]) wird ausgesprochen, daß der Transport auf einer Eisenbahn ein Ausdruck ist, welcher den gesamten Transport- bezw. Betriebsdienst als eine Einheit bezeichnet.

Abstrakte Betriebsbeeinträchtigung ist also die mögliche Gefährdung eines konkreten Transportes, so daß die tatsächliche Gefährdung eines konkreten Transportes nicht vorzuliegen braucht. Wenn aber damit gerechnet werden kann, daß ein an sich bestehendes Hindernis im ordnungsmäßigen Betrieb bemerkt und auch beseitigt werden kann, so liegt keine Straßenbahnbetriebsbeeinträchtigung vor. Im einzelnen ist also die Sicherheit des Betriebes gefährdet, wenn ein konkreter Transport und ein nur möglicherweise fahrender Transport gefährdet wird.

c) Beeinträchtigen.

Der Gesetzgeber spricht nunmehr von „Beeinträchtigen des Betriebes“ und sieht darin zugleich auch eine Gefährdung. Die Beeinträchtigung kann sowohl liegen in einer Störung wie auch in der gänzlichen Verhinderung des Betriebes.

Die Sicherheit ist gestört, wenn in den Betrieb in einer Weise eingegriffen wird, daß eine an sich bestehende Gefahr über das mit dem Wesen des Betriebes an sich verbundene Maß hinaus vergrößert worden ist oder wenn dem Betrieb neue Gefahren erwachsen. Die Störung ist nur eine kleinere vorübergehende Betriebshinderung, die durch einen unvorhergesehenen Eingriff verursacht wurde.

Nicht erforderlich für den Begriff des Beeinträchtigens ist das gleichzeitige Vorhandensein von Zug- und Beförderungsmitteln; dieselben können auch zusammenfallen, wie es bei der Straßenbahn regelmäßig der Fall

38) RGStr. 9/334.

ist. Es hat keinen Einfluß, ob das Zugmittel nach einer bestimmten Fahrordnung für den Zugdienst in Fahrt begriffen ist. Wie der Betrieb, ist auch der Transport, außer bei fahrenden Eisenbahn- bezw. Straßenbahnzügen, bei Rangierbewegungen derselben anzunehmen. Hinsichtlich der Straßenbahnen hat dies das Reichsgericht besonders ausgesprochen, ebenso bezüglich einzelner beim Rangieren zeitweilig aus dem Zug ausgesetzter Wagen. Entscheidend für die Frage, ob die Gefährdung eines Zugmittels eine Transportgefährdung darstellt, ist stets die Tatsache, daß sich das Zugmittel zur maßgebenden Zeit in einer dem Zweck und dem Wesen des Straßenbahnbetriebes entsprechenden Weise in Verwendung befindet. (RG. Str. 22/343). Das gleiche ist auch bei den zur Aufnahme der zu befördernden Personen oder Sachen bestimmten Wagen zu machen. Auch sie stellen nur dann einen Transport im Sinne der §§ 315ff. dar, wenn sie sich in einer dem Zweck und Wesen des Eisenbahnbetriebes entsprechenden Weise in Verwendung befinden. Es ist nur notwendig, daß sie sich in Verwendung, nicht aber in Bewegung befinden und mit einem Zugmittel verbunden sind (RGStr. 11/328). Daher ist ein Wagen, der zum Zweck der Entladung oder Beladung an einer Laderampe gestellt ist, ein Transport, auch wenn kein Zugmittel vorgespannt ist und es kann an ihm eine Betriebsbeeinträchtigung vorgenommen werden.

Nach Stenglein ist ein Betrieb von dem Augenblick an gegeben, in dem ein Wagen seinen Aufenthaltsort für die Zeit des Nichtgebrauches verläßt bis zur abermaligen Außerdienststellung. Ein solcher Transport kommt nur insoweit in Betracht, als er zugleich eine Betriebsbeeinträchtigung enthält[39]); eine solche liegt nicht vor, wenn ein Fahrzeug vor einem stehenden Straßenbahnwagen, das Gleis kreuzend, diesen beschädigt, ohne eine Gefahr für den Betrieb zu begründen[40]).

Nach Meves kann ein Betrieb nur dann vorliegen,

39) Gold. Arch. f. Strafr. Bd. 14 S. 448.

40) RGStr. Urt. v. 21. IV. 1898.

wenn er in Beförderung begriffen ist[41]). Nun ist zwar richtig, daß stets eine Bewegung vorliegen muß um eine Beeinträchtigung im Sinne des Gesetzes zu ermöglichen, daß aber diese Bewegung stets durch mechanische Kraft herbeigeführt werden muß, ist nicht erforderlich, vielmehr ist durchaus möglich, daß auch durch Menschenhand die Bewegung hervorgerufen werden kann. Nach der herrschenden Ansicht haben aber solche Fortbewegungsmittel auszuscheiden, welche bestimmungsgemäß durch Menschenkräfte fortbewegt werden z. B. Draisinen, Rollwagen[42]); anderer Ansicht Supper[43]), der diese Fahrzeuge als Beförderungsmittel gelten läßt. Dies wird damit begründet, daß diese nicht zum Betrieb der Eisenbahn als solcher, sondern höchstenfalls zur Instandhaltung und Aufrechterhaltung des Betriebes dienen.

Die Art und Weise des Inbewegungsetzens des einzelnen Betriebsobjektes ist belanglos. So ist nicht zu fordern, daß das gefährdete Objekt selbst in Bewegung ist, sondern das gefährdete Objekt kann sich in vollkommener Ruhe befinden und durch einen in Bewegung befindliches gefährdet werden. Ohne weiteres ist es denkbar, daß z. B. durch einen auffahrenden Wagen, ohne daß für ihn eine Gefahr entstehen kann, ein hinterstellter Wagen gefährdet wird und damit ist dann eine Betriebsbeeinträchtigung gegeben, während dieser stillstehende Wagen nach Meves, der die Bewegung des gefährdeten Objektes fordert, in diesem Fall nicht Objekt einer Betriebsbeeinträchtigung sein könnte. Ein zeitweises Stillstehen schließt aber die Anwendbarkeit der §§ 315 ff. nicht aus, wenn nur die Bestimmungen der Orts- bzw. Aufenthaltsveränderungen bestehen bleiben[44]).

Das RG. hat, da die auf den Beförderungs- und Zugmitteln befindlichen Personen zum Betrieb gehören, in

41) A.a.O. S. 199.

42) Olshausen § 315; Binding S. 43; Frank § 315 IV, 1; Liszt S. 516.

43) A.a.O. S. 35.

44) RGStr. 11/328; Ebermeyer § 315 Nr. 8.

verschiedenen Fällen von Körperverletzungen, z. B. eines auf dem Trittbrett stehenden Schaffners[45]), eine strafbare Transportgefährdung oder Betriebsbeeinträchtigung angenommen. Der aus dieser Entscheidung gezogene Schluß, eine Betriebsbeeinträchtigung könne bei Menschenverletzungen nur dann konstruiert werden, falls die verletzte Person einen, wenn auch noch so unbedeutenden Einfluß auf den Betrieb, z. B. Ueberwachung der Verkehrsordnung, hatte, erweist sich als unzutreffend, nachdem das Reichsgericht in einer späteren Entscheidung auch die Reisenden eines Personenzuges als Transport, d. h. zum Betrieb gehörig, angesehen hat[46]).

Dem eigentlichen Zugpersonal stellt das Reichsgericht[47]) auch das Rangierpersonal gleich, sobald es mit der Zusammenstellung eines Zuges beschäftigt ist, während alle anderen Personen, die nicht zu einem bestimmten Transport in Beziehung gebracht werden können, nicht Objekt einer Betriebsbeeinträchtigung sein können, also z. B. die allgemein zur Beaufsichtigung der Bahnen und des Beförderungsbetriebes angestellten Personen.

Die ganz allgemeine Feststellung, daß die Gefährdung eines Arbeiters, der mit dem Abladen eines Güterwagens beschäftigt ist, stets eine Betriebsgefährdung darstellen müsse, ist nicht anzuerkennen. Vielmehr ist die Gefährdung eines solchen Arbeiters nur eine Betriebsgefährdung, weil und soweit eine Gefährdung des Wagens selbst als Beförderungsmittel und der darin befindlichen Sachen als Beförderungsobjekte vorliegt. Sind aber weder der Wagen als Betriebsmittel noch die darin befindlichen Transportobjekte gefährdet, so kann auch die Gefährdung eines Arbeiters nicht als Betriebsgefährdung angesehen werden. Wenn nun in einem Einzelfalle auch kein Schaden an den Beförderungsmitteln und Gegenständen eintritt, dagegen ein beschäftigter Arbeiter verletzt wird, so kann daraus, daß an den genannten Ge-

45) RGStr. 14/136; 42/301.
46) RGStr. 31/200.
47) RGStr. 42/301.

genständen kein Schaden eingetreten ist, nicht geschlossen werden, daß überhaupt keine Gefahr für den Transport vorgelegen habe. Vielmehr zeigt gerade die Verletzung des Arbeiters, daß sogar eine sehr große Gefahr für den Transport bestanden hat. Insofern ist es aber schon richtig, wenn das Reichsgericht darauf hinweist[48]), daß die Gefährdung der in dem Transportwagen beschäftigten Arbeiter und die Gefährdung des Transportes nicht von einander getrennt werden kann. Dagegen kann der Behauptung, daß die Gefährdung solcher auf dem Betriebsmittel beschäftigter Arbeiter in gleicher Weise eine Betriebsgefährdung darstelle wie die Gefährdung der Reisenden im Straßenbahnwagen, nicht beigetreten werden; denn die Gefährdung der Reisenden ist deshalb eine Betriebsgefährdung, weil die Reisenden als Transportobjekt selbständig geschützt sind, während die Arbeiter, die mit dem Entladen beschäftigt sind, doch zweifellos nicht als Transportobjekte anzusehen sind. Es kann demnach die Frage, ob die Gefährdung von Bahnpersonal, das mit dem Betrieb oder den Zugmitteln beschäftigt ist, eine Betriebsgefährdung darstellt nur gelöst werden durch die Feststellung, ob die Betriebs- oder Zugmittel selbst gefährdet waren. Die Feststellung allein[49]), daß das Rangierpersonal zu den integrierenden Elementen eines bestimmten Transportes gehört, d. h. notwendig zum Betrieb eines bestimmten Transportes dient, erlaubt nicht zugleich den Schluß, daß mit jeder Gefährdung des Personals auch eine Betriebsgefährdung vorliegt. Bei Verletzung des Personals ist nur dann eine Betriebsgefährdung gegeben, wenn zwischen der Verletzung des Personals und der Gefährdung des Betriebes Kausalzusammenhang besteht. Wenn im Einzelfall auch kein Schaden an dem Transport selbst eingetreten ist, aber das Personal verletzt wurde, so deutet dessen Verletzung darauf hin, daß auch für den Transport eine Gefahr bestanden hat und nur wenn man das Bestehen einer Gefahr für den

48) RGStr. 30/198.
49) RGStr. 42/301.

Transport im Einzelfall bejaht, ist eine Betriebsgefährdung anzunehmen.

Um nun jede Störungshandlung bestrafen zu können, haben fast sämtliche Strafgesetzentwürfe von einer Aufzählung der Begehungsarten Abstand genommen und überhaupt nicht angedeutet, wie die Störung begangen werden kann. Soweit aber das Delikt dadurch an Ausdehnung gewonnen hat, ist dies durch strengere Anforderungen auf subjektivem Gebiete wettgemacht worden.

Die Neufassung des § 315 hat nun die einzelnen Begehungsarten erschöpfend aufgezählt. Im Vergleich zu den Entwürfen ist aber die Neufassung, nach der die Beeinträchtigung erfolgen muß durch Beschädigen, Zerstören, Beseitigen von Anlagen und Beförderungsmitteln, durch ähnliche Eingriffe oder durch eine einem solchen Eingriff gleichkommende pflichtwidrige Unterlassung, einengend. Im wesentlichen sind es die gleichen Begehungsmöglichkeiten, wie sie in den §§ 315 ff. der alten Fassung aufgezählt waren. Neu ist vor allem, daß nunmehr auch das Beseitigen unter Strafe gestellt ist. Begrüßenswert ist auch, daß die Kasuistik in sofern teilweise aufgehoben wurde, als den aufgezählten Störungshandlungen gleichgestellt sind Störungen, die durch „ähnliche Eingriffe" verursacht worden sind. Damit ist sicher ein großer Teil der Betriebsstörungen getroffen. Diese Erweiterung wird aber durch das Wörtchen „ähnliche" schon wieder eingeengt. Wenn nämlich nur ähnliche Handlungen berücksichtigt werden, so ergeben sich wieder die gleichen Schwierigkeiten wie bisher; außerdem entsteht die weitere Frage, welche Handlungen sind den aufgezählten ähnlich. Es ist unmöglich die Mannigfaltigkeit des täglichen Lebens erschöpfend zu regeln und aufzuzählen.

Neben einem positiven Tun kann die Beeinträchtigung auch in einem Unterlassen bestehen, das dem positiven Tun gleich kommen muß, so daß auch dieses Tatbestandsmerkmal wesentlich eingeengt ist. Ob der Betrieb dem öffentlichen Verkehr dient oder nur zu Bau-

oder Arbeitszwecken, ist rechtlich bedeutungslos[50]). Ebenso ist es für den Begriff Betrieb gleichgültig, ob die Wagen leer oder besetzt, bzw. beladen sind oder nicht[51]).

Transportobjekt und damit Gegenstand einer Betriebsbeeinträchtigung können sein Personen oder Sachen. Notwendig ist nur, daß sie noch oder bereits einem der Straßenbahn eigentümlichen Transport anvertraut sind. Insbesondere sind Transportobjekte neben den Reisenden auch die auf den Betriebsmitteln beschäftigten Personen, also das ganze Zugpersonal. Daß sich die Transportobjekte in jedem Fall auf dem Betriebsmittel befinden, ist nicht erforderlich, vielmehr genügt, daß das Transportobjekt unmittelbar durch ein Zugmittel auf den Schienen fortbewegt werden kann[52]).

d) Gemeingefahr.

Liegt eine vom Gesetzgeber aufgezählte Störungshandlung vor, so ist der objektive Tatbestand des Delikts noch nicht erfüllt. Durch die Beeinträchtigung muß auch eine Gemeingefahr herbeigeführt worden sein, so daß also nicht, wie bisher, jede Gefahr genügt. Was unter gemeingefährlichen Delikten zu verstehen ist, ist ebenso bestritten wie der Begriff der Gefahr selbst.

Nach der herrschenden Lehre liegt eine Gefahr dann vor, wenn durch eine Handlung ein ungewöhnlicher Zustand herbeigeführt wird, aus dem sich für ein sachkundiges Urteil die naheliegende Möglichkeit einer Verletzung ergibt[53]).

Im Gegensatz zu dieser objektiven Auffassung steht die kaum mehr vertretene sog. subjektive. Diese behauptet, daß der Gefahrbegriff lediglich in unserer Vorstellung existiere, also etwas rein subjektives sei. Die Unvollkommenheit unseres Erkenntnisvermögens sei der Grund für

---

50) RGStr. 3/415.

51) RGStr. 3/416; v. Schwarze S. 891, Nr. 2.

52) RGStr. 16/66.

53) Frank § 1 II 1, 3; v. Liszt Seite 124; Köhler Deutsches Strafrecht S. 176; Olshausen § 52 Anm. 7; RG. 10/173; 14/135; 30/178.

die Ausbildung des Gefahrbegriffes. Die Ereignisse vollziehen sich nach dieser Auffassung alle nach dem Gesetz der Kausalität und der Eintritt eines bestimmten Erfolges ist von Anfang an bei einer bestimmten Gestaltung der Außenwelt sicher oder nicht. Nur deshalb, weil wir beim Abrollen der Kausalreihe nicht zu erkennen vermögen, welchen Weg sie nehmen wird und darüber im Unklaren sind, wurde der Begriff der Gefahr geprägt[54]).

Dieser Auffassung ist jedoch besonders entgegen zu halten, daß die positive Regelung des Gesetzes den Fall unter Strafe stellen will, daß jemand eine Kausalreihe zum Abrollen bringt, die nach unserem Erkenntnisvermögen auf die naheliegende Möglichkeit des Eintritts des schädlichen Erfolges schließen läßt.

Nach der herrschenden sog. objektiven Auffassung ist die Gefahr ein Zustand, in dem unter gegebenen Umständen nach unbefangenem Urteile die nahe Möglichkeit (Wahrscheinlichkeit) gegeben ist, daß der Eintritt einer Verletzung erfolgen werde. Ueber die Frage, durch welche Umstände sich die Gefahr zu einer Gemeingefahr entwickelt, bestehen große Meinungsverschiedenheiten, die sich nach folgenden Gesichtspunkten zusammenfassen lassen.

Nach der meistvertretenen sog. herrschenden Lehre ist maßgebend die Unbestimmtheit der Zahl der gefährdeten Objekte (Personen oder Sachen). Dieses Erfordernis bedeutet aber selbstverständlich auch eine Unbestimmtheit der Objekte ihrer Individualität nach. Deshalb nimmt die herrschende Lehre eine Gemeingefahr an, wenn die Zahl und die Individualität der gefährdeten Personen (oder Sachen) unbestimmt, d. h. zur Zeit der Handlung unbestimmbar ist[55]). Das Reichsgericht findet das Eigenartige der Gemeingefahr darin, daß der Täter nicht in der Lage ist, den Umfang des durch seine Tat drohenden Schadens

---

54) Herz S. 75ff.; Häschner „Gemeines deutsches Strafrecht" S. 597; Finger S. 1; v. Buri, Gerichts Band 40/503.

55) Frank a.a.O. 719; Merkel 1. Aufl. S. 352; Olshausen-Gutj. 4 z. § 312; RG. 5/557; 7/577; v. Rohland, die Gefahr im Strafrecht 1888, 48.

auf bestimmte Personen oder Sachen zu beschränken, was insbesondere bei Naturkräften der Fall ist[56]).

Dieser Auffassung steht gegenüber die Ansicht von Mayer[57]), Hälschner[58]) und Siebenhaar[59]), die das bestimmende Merkmal für die Gemeingefahr darin finden, daß die Individualität der gefährdeten Objekte unbestimmt ist. Hiernach muß die Gefahr nicht vorhanden sein für unbestimmt viele, sondern für unbestimmt welche Personen oder Sachen. Unbestimmtheit der Zahl ist hiernach nicht erforderlich, es genügt vielmehr schon, wenn nur ein einzelner oder eine bestimmte Mehrheit von Objekten gefährdet ist, jedoch unter der Voraussetzung, daß das einzelne oder die Mehrheit von Objekten individuell nicht bestimmt ist.

Nach einer dritten Ansicht ist maßgebend die Vielheit der gefährdeten Objekte. Binding[60]) nennt die Gefahr dann eine Gemeingefahr, wenn am Ort der Gefahr „die Allgemeinheit der dort befindlichen Mehrheit von Objekten mit der Verletzung bedroht erscheint". Nach Mířička[61]) sei in Bezug auf die körperliche Integrität jede Handlung gemeingefährlich, durch welche eine Gefahr für Leib oder Leben einer größeren Zahl von Menschen herbeigeführt wird. Hiernach ist eine Gemeingefahr dann vorhanden, wenn die Gefahr einer allgemeinen Verletzung gegeben ist, also eine Gefahr vorliegt, die das Hinausgreifen der Verletzung über das Gebiet einer Anzahl von Sonderverletzungen befürchten läßt[62]).

Der Gesetzgeber hat sich bei Normierung der Gemeingefahr für die Straßenbahnbetriebsbeeinträchtigung keiner dieser Ansichten, die die Gefährdung einer Vielheit

56) RGStr. Bd. 5/309; Schwarz Anm. vor § 306; Rosenberg Leipz. Komm. 3 z. § 27 Absch.; RGStr. 56/96.

57) Lehrbuch des Strafrechts S. 532.

58) A.a.O. 2/603 ff.

59) Der Begriff Gemeingefährlichkeit in Zeitschrift für Strafrechtswissenschaft Bd. 4/245.

60) Lehrbuch 2/45.

61) Formen der Strafschuld 1905 S. 195.

62) Frank vor § 306 Anm. II a. E.

von Objekten verlangen, angeschlossen, sondern in § 315 Abs. III den Begriff „Gemeingefahr“ bestimmt als „Gefahr für Leib oder Leben, sei es auch nur eines einzelnen Menschen, oder für bedeutende Sachwerte, die in fremdem Eigentum stehen oder deren Vernichtung gegen das Gemeinwohl verstößt“. Hierzu sagen die strafrechtlichen Richtlinien: „Gemeinsam ist den (gemeingefährlichen) Handlungen, daß sie regelmäßig eine Gefahr für die Allgemeinheit begründen. Dabei ist als Gefahr der Zustand zu verstehen, in dem nach den gegebenen Umständen der Eintritt eines Schadens als wahrscheinlich gilt, ohne daß es auf den regelmäßigen Ablauf der Dinge ankommt. Eine Gemeingefahr ist die Gefahr, deren Umfang und Ausdehnung sich nicht übersehen und abschätzen läßt. Schutzwürdig sind bei einer solchen Sachlage nicht nur Leben und Gesundheit eines Menschen, sondern auch Sachen von bedeutendem Wert. Aus dem Treuhändergedanken folgt, daß ihnen eigene Sachen gleich stehen, deren Vernichtung gegen das Gemeinwohl verstoßen würde, z. B. eigene wertvolle Bauwerke, Waldbesitz. Gewöhnlich gefährden die hier unter Strafe gestellten Handlungen eine individuell nicht bestimmte Personenmehrheit. Es gibt aber auch Fälle, in denen auch einzelne Personen oder Sachen gefährdet werden. Es ist erforderlich, daß auch diese Straftaten unter den erhöhten Schutz der in diesem 27. Abschnitt behandelten Tatbeständen gestellt werden.“

Diese Voraussetzungen liegen dann vor, wenn ein Mensch innerhalb oder außerhalb des Betriebes sein Leben verlieren oder ernste Verwundungen an seiner Gesundheit erleiden kann. Eine Mehrheit gefährdeter Personen wird nicht gefordert, doch darf die gefährdete Person für den Täter nicht individuell bestimmt sein. War die gefährdete Person bestimmt, so wäre die Handlung je nach der Absicht des Täters als Mordversuch, Versuch schwerer Körperverletzung oder als Lebensgefährdung zu bestrafen. Es ist gleichgültig, ob von der Gefahr Reisende, Angestellte oder außenstehende Personen berührt werden.

Der Einzelne erscheint dem heutigen Staat als ein Volksmitglied, dessen Lebensinhalt in der Erfüllung seiner Aufgaben im Volksganzen seinen Lebenssinn erfüllt. „Das Leben und Wirken der einzelnen Menschen empfängt seinen Wert für das Volk und aus seinem Dienst für das Ganze“.[63]). Der Einzelne ist daher dem Nationalsozialismus um seiner Stellung im Volke willen pflegewert. Aus diesen Ueberlegungen heraus ist der Begriff der Gemeingefahr, soweit er auch den einzelnen Menschen erfaßt, geworden.

Die Gefährdung kann sich auch gegen bedeutende Sachwerte richten, die aber in fremdem Eigentum stehen müssen. Eine Gemeingefahr an eigenen Sachen ist nur möglich, wenn deren Vernichtung gegen das Gemeinwohl verstößt. So konnte vor Erlaß der Novelle vom 28. Juni 1935 jeder seinen eigenen Wald anzünden ohne gestraft werden zu können. Bei der Gefährdung des Eigentums ist es gleichgültig, ob die Person, deren Eigentum gefährdet wird, dem Täter bekannt ist oder nicht. Das Wort Eigentum ist dabei im Sinne des täglichen Lebens zu verstehen, also gleichbedeutend mit beweglicher und unbeweglicher Sache im Sinne des Privatrechts. Das Eigentum muß der Gefahr der Zerstörung oder der Beschädigung ausgesetzt sein. Es ist auch unwesentlich, ob die gefährdeten Sachen einem oder mehreren Eigentümern gehören. Die Sachen können Betriebs- oder Beförderungsgegenstände oder auch betriebsfremd sein. Es muß sich aber immer um bedeutende Sachwerte handeln. Damit entfallen die häufig im Rangierdienst vorkommenden Gefährdungen in den meisten Fällen. Bei der Gefährdung von Sachwerten ist daher in Zukunft in jedem Einzelfall zu untersuchen, welche Sachwerte hätten beschädigt oder zerstört werden können.

Die Ansicht von Klemm[64]), daß bei den Straßenbahnen in den Städten durch störenden Eingriff in ihren

63) Reichsm. d. Justiz in D. J. 1935 Nr. 35 S. 1249, 2. Spalte.

64) Ueber die Stellung der Eisenbahnen im deutschen Strafgesetzbuch S. 25.

Betrieb keineswegs eine Gemeingefahr verursacht werde, andererseits auch ihre gegenüber den übrigen Fuhrwerken, größere Schnelligkeit durch eine viel leichter ausführbare Hemmung ausgeglichen werden könne, ist nicht überzeugend. Wenn auch die Betriebssicherheit im Allgemeinen bedeutend höher ist, so sind doch störende Eingriffe denkbar, die eine Gemeingefahr erzeugen[65]).

e) Der Täterkreis.

Der Täterkreis kann sowohl im Betrieb beschäftigt, als auch betriebsfremd sein[66]). Ob die Störung von Angestellten des Unternehmens oder von Außenstehenden begangen wird, ist für die Strafbarkeit unerheblich. Damit ist die bisherige Ausnahmebestimmung gegen die Angestellten beseitigt worden. Der frühere § 316, Abs. 2 regelte im Rahmen eines Fahrlässigkeitsdelikts eine Erfolgshaftung, eine Deliktsform, die so außerordentlich von den das übrige Strafrecht beherrschenden Grundsätzen abwich. Besonders bedeutungsvoll ist die jetzige Regelung deshalb, weil damit der Streit um die subjektiven Erfordernisse des § 316, Abs. 2, der leider zu der bekannten, durchaus allgemeinen Auslegung durch die Praxis geführt hat, endgültig erledigt ist. Die so begründete Haftung für einen Erfolg, den der Täter nicht verschuldet hat, widersprach den Grundsätzen der Gerechtigkeit. An einen schuldlosen Tatbestand, an das objektive Vorliegen einer Gefährdung, die verursacht ist allerdings durch eine strafrechtliche Schuld und nicht zu übersehende Pflichtwidrigkeit, knüpfte das geltende Strafrecht mit vollem Bewußtsein eine Strafdrohung. Schon Binding[67]) verwarf ein solches Vorgehen mit scharfen Worten: „Die Annahme, daß ein materielles Strafgesetz mit vollem Bewußtsein an schuldlose Tatbestände eine Strafdrohung knüpfen könnte, enthält den schlimmsten Vorwurf, der je der modernen Strafgesetzgebung gemacht worden ist, den Vorwurf be-

65) Hundertmark a.a.O. S. 19.
66) Schwarz § 315.
67) Normen II/1 S. 616.

wußter Verletzung der höchsten Grundsätze der Gerechtigkeit und des schnödesten Verrates an der Rechtschaffenheit der Staatsbürger".

Die weitaus größte Zahl der Betriebsgefährdungen bestand in fahrlässiger Pflichtverletzung von Angestellten. Allen Entwürfen bis 1925 war gemeinsam, daß der Täterkreis eines Betriebsgefährdungsdeliktes nicht mehr begrenzt ist. Die folgenden Entwürfe enthielten allerdings wieder die Ausnahmebestimmung gegen Angestellte, sie wurde aber in die Neufassung doch nicht mehr aufgenommen. Auch nach der jetzt geltenden Fassung der §§ 315, 316 können alle strafwürdigen Betriebsgefährdungen, die durch Pflichtvernachlässigung von Angestellten verursacht werden, in jedem Falle erfaßt werden. Dafür bietet schon die generelle Fassung des Gesetzes Gewähr: „Wer die Sicherheit des Betriebes . . . . beeinträchtigt . . . ." Eine noch sicherere Gewähr dafür, daß sämtliche Betriebsgefährdungen der gerichtlichen Sühne nicht entgehen werden, wäre möglich gewesen, wenn das Gesetz die Störungshandlungen nicht einzeln aufgezählt hätte[68]).

2. Besonderer Teil.

Die einzelnen Begehungsarten.

Um den objektiven Tatbestand der Straßenbahnbetriebsbeeinträchtigung gemäß § 315 zu finden, muß auf den äußeren Tatbestand der Eisenbahnbetriebsbeeinträchtigung des § 315 Abs. 1 RStr.GB. zurückgegriffen werden, da das Gesetz durch die Wendung „auf solche Weise" auf den objektiven Tatbestand der Eisenbahnbetriebsbeeinträchtigung verweist.

Die Art und Weise der Verursachung der Betriebsbeeinträchtigung hat der Gesetzgeber genau festgelegt und einzeln aufgezählt. Der ganze Tatbestand wurde in zwei Hauptgruppen gegliedert, nämlich in positive Eingriffe und pflichtwidrige Unterlassungen, durch welche die strafbare Handlung begangen werden kann.

68) Hundertmark a.a.O. S. 62.

Die Mittel der Beeinträchtigung sind:

a) Das Beschädigen, Zerstören oder Beseitigen von Anlagen und Beförderungsmitteln,

b) Das Bereiten von Hindernissen,

c) Falsche Zeichen und Signale,

d) Aehnliche Eingriffe,

e) Eine pflichtwidrige Unterlassung, die an Gefährlichkeit einem solchen (Eingriff) Tun gleichkommt.

a) Das Beschädigen, Zerstören oder Beseitigen von Anlagen und Beförderungsmitteln.

Das Strafgesetz gibt keine Definition der Begriffe „Beschädigen", „Zerstören" und „Beseitigen", setzt also diese Begriffe als durch den Sprachgebrauch gegeben voraus. Damit sind nicht etwa 3 getrennte Delikte normiert, sondern ein einheitliches Delikt mit alternativem Mischtatbestand.

Der Begriff des Beschädigens ist in gleichem Sinne wie in §§ 303ff. StrGB. zu verstehen. Hiernach ist das Beschädigen einer Sache jedes nicht ganz unerhebliche körperliche Einwirken, durch welches die stoffliche Unversehrtheit und Zusammensetzung der Sache verändert oder derart aufgehoben wird, daß ihre Brauchbarkeit für die ihr gegebene Zweckbestimmung herabgemindert erscheint[69]). Darnach muß schon eine Einwirkung genügen, die zwar keine stoffliche Verringerung oder Verschlechterung des Gegenstandes, wohl aber eine belangreiche Veränderung der äußeren Erscheinung und Form mit sich bringt[70]). Eine Vermögensbeschädigung wird nicht gefordert. Es kann somit eine Beschädigung nicht für vorliegend erachtet werden, wenn an der Substanz der Sache keine Veränderung vorgenommen wurde, welche die Unversehrtheit der Sachen beeinträchtigt. Die Beschädigungshandlung setzt eine physische Veränderung an den im Gesetz bezeichneten Gegenständen voraus.

69) RGStr. 13/27; 32/165; 33/177; 37/411; 39/223.

70) Urt. d. RG. v. 29. I. 1904 in Gold. Arch. Bd. 5/182; RGStr. Bd. 43/204.

Demnach kann es nicht als Beschädigung angesehen werden, wenn nur eine durch körperliche Einwirkung bedingte Beeinträchtigung der Brauchbarkeit einer Sache für die ihr eigentümliche Zweckbestimmung ohne jede Verletzung ihrer Substanz vorliegt, z. B. Legen von Felsen oder Balken auf die Fahrbahn. Das Reichsgericht stellt bei zusammengesetzten Sachen und bei lebenden Tieren die Gebrauchsfähigkeit, bei anderen Sachen die äußere Erscheinung der Substanzverletzung gleich bzw. faßt sie als solche auf[71]).

In der Rechtslehre wird die vom Reichsgericht aufgestellte Regel allgemein gebilligt[72]). Dieser in der Rechtsprechung und Rechtslehre herrschenden Meinung steht das Bedenken gegenüber, daß die Ausdrücke „Veränderung der Substanz“ und „Verletzung der Substanz“ eine verschiedene Auslegung zulassen. Sie kann auf die Quantität und auf die Qualität, auf den Inhalt und auf die Form bezogen werden. Ferner macht das Gesetz keinen Unterschied zwischen einfachen und zusammengesetzten Sachen. Es ist daher nicht ersichtlich, weshalb der Begriff Beschädigung bei ersterem eine andere Bedeutung haben soll als bei letzterem. Das praktische Bedürfnis, welches zu einer Ausdehnung des Begriffes bei einem Teil der Sachen geführt hat, kann bei allen Sachen hervortreten. Hiernach verdient die Ansicht den Vorzug, welche nicht die Verletzung der Substanz, sondern die Beeinträchtigung des Gebrauches für wesentlich erklärt[73]).

Zerstören ist ein höherer Grad der Beschädigung der Sachsubstanz. Es ist eine wesentliche Beschädigung der Sache, sodaß sie für den bestimmungsmäßigen Zweck ganz oder teilweise unbrauchbar wird.[74]).

Eine teilweise Zerstörung ist anzunehmen, wenn die Beeinträchtigung der beschädigten Sache einen solchen Grad erreicht, daß ihre Verwendung für den bestimmungs-

71) RGStr. 20/183; 31/329; 37/412; 55/169.
72) Olshausen § 303 4a; Opp.-Del. § 303, 8; Frank § 303 II, I.
73) Vgl. Ebermayer § 303.
74) RGStr. 39/223; Kohlrausch § 303 Anm. 5.

mäßigen Zweck auf eine gewisse Zeit und in einem gewissen Umfang nicht nur beeinträchtigt, sondern gänzlich beseitigt ist[75]). Eine bloße Erschwerung im Gebrauch, eine bloße Minderung der gefahrlosen Benutzung und in diesem Sinn die teilweise Beeinträchtigung gewisser Gebrauchsarten fällt nicht mit dem Begriff teilweiser Unbrauchbarmachung zusammen.

Neu ist die Aufnahme der Wendung, daß auch das Beseitigen von Anlagen oder Beförderungsmitteln unter Strafe gestellt wird. Beseitigt ist eine Anlage dann, wenn sie der Verfügung und der Gebrauchsmöglichkeit entzogen wird. Oertliche Entfernung ist nicht unbedingt erforderlich[76]). Die völlige Beseitigung des Signals übt dieselbe beeinträchtigende Wirkung aus wie die bloße Zerstörung. Es ist kein Grund vorhanden, daß zwar derjenige, der ein Haltesignal zerstört und dadurch den Betrieb beeinträchtigt bestraft wird, dagegen nicht derjenige, der dieses Signal völlig beseitigt ohne dasselbe zu beschädigen[77]). Die Beschädigungshandlung muß vorgenommen werden an Straßenbahnanlagen oder Beförderungsmitteln. Als Anlagen werden nach der herrschenden Meinung diejenigen Teile bezeichnet, welche mit dem Grund und Boden verbunden sind, also insbesondere der Unterbau, die Schienen, Brücken, Schwellen usw.[78]), das sind die gesamten unbeweglichen Teile. Mit Binding[79]) und Eger[80]) wird man auch die Tunnels und Schranken zu den Anlagen rechnen müssen, auch die Ueber- und Unterführung, Weichen, Signale, Läutwerke, Drehscheiben usw., da durch die Verletzung derselben die Gefahr für den Betrieb nur verhältnismäßig geringer sein wird als die Schaffung eines unmittelbaren Gefahrenzustandes durch Aufreissen

75) RGStr. 13/27; 54/205.

76) Olshausen § 316 12a S. 1762.

77) Entw. 1927 S. 119.

78) Olshausen a.a.O. § 315/9a; Frank a.a.O. § 315 II 1; Binding Lb. 2/I S. 44; Meves S. 194; Look a.a.O. S. 188; Supper a.a.O. S. 41.

79) A.a.O. S. 44.

80) A.a.O. S. 163.

oder Entfernung von Schienen. Bei den Straßenbahnen sind weiterhin noch als Anlage zu bezeichnen die Leitungsnetze, die Masten und die Elektrizitätsanlagen.

Eine Anlage im Sinne des § 315 ist gegeben, sobald eine Straßenbahn zum Zwecke der Beförderung von Personen oder Sachen in Benutzung genommen und der Gegenstand zum Betriebe erforderlich ist. Die Anstellung von Probefahrten, sowie die Beförderung von Arbeiterzügen schließt bereits eine Benutzung in sich[81]).

Als weiteres Objekt der Beeinträchtigung bezeichnet das Gesetz die Beschädigung usw. der „Beförderungsmittel". Dazu gehören sämtliche Fahrzeuge wie Zug- und Transportmittel.[82]).

Die alte Fassung hat noch die Beschädigung und Zerstörung des „Zubehörs" unter Strafe gestellt. Das geltende Recht hat diese Aussonderung fallen gelassen und das mit Recht. Unter Zubehör fallen alle dem Betrieb dienenden Sachen. Die frühere Scheidung konnte weder mit dem allgemeinen noch mit dem juristischen (§ 97 BGB.) noch mit dem technischen Sprachgebrauch in Einklang gebracht werden. In der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 4. XI. 1904 ist ausdrücklich in § 6 Abs. 1 gesagt, daß auch die Betriebseinrichtungen zu den Anlagen gehören. Das gleiche muß man auch bei der Straßenbahn annehmen, so daß die Aussonderung des Zubehörs überflüssig erschien und daher fallen gelassen wurde, was nur zu begrüßen ist, da dadurch sehr viele Streitfragen bezüglich der Zubehöreigenschaft beseitigt sind.

Die Beschädigung usw. kann von jedem, sowohl von Dritten wie vom Eigentümer vorgenommen werden und ist für die rechtliche Beurteilung ohne Belang, da hier nicht die privatrechtlichen Beziehungen des Täters zur beschädigten Sache, sondern das öffentliche Interesse im Vordergrund steht[83]).

81) RGStr. 9/235.
82) Vgl. Absch. III der BO. v. 4. XI. 1904 und 18. XI. 1912.
83) So auch Supper S. 42.

b) Das Bereiten von Hindernissen.

Ein Hindernis wird durch jeden Vorgang bereitet, der geeignet ist, den ordnungsmäßigen Betrieb zu hindern oder zu verzögern[84]). Das Hindernis muß stets ein äußerlich sichtbares, objektives sein, so daß die Anstellung eines unfähigen Beamten oder Bediensteten nicht genügt. Die Bereitung eines Hindernisses kann bewirkt werden durch körperliche Gegenstände, die aufgestellt, hingelegt oder hingeworfen werden. Ein Beharren des Hindernisses auf der Fahrbahn ist nicht nötig, sodaß auch ein über die Gleise fahrendes Fuhrwerk, das seine Eigenschaft als Hindernis durch seine eigene Bewegung wieder aufhebt, als Hindernis anzusehen ist. Nicht nur das Auflegen von Steinen oder anderen körperlichen Gegenständen sowie das Lockern oder Herausnehmen von Schienen oder deren Verbindungsstücke sind Hindernisse, sondern auch das Fahren auf den Schienen oder über dieselben, sofern es an verbotenen Zeiten geschieht, das Ablenken von Beförderungsmitteln auf ein falsches Gleis, das vorschriftswidrige Anhalten oder Weiterbewegen auf dem richtigen Wege. Eine technische ordnungsmäßige, jedoch unbefugte Benutzung der Anlage ist kein Hindernis. Das Hindernis braucht nicht unmittelbar auf der Fahrbahn bewirkt zu werden, sondern es braucht nur seine Wirkung als Hindernis auf der Fahrbahn zu äußern. Daher ist das Wort Fahrbahn nicht mehr in den gesetzlichen Tatbestand aufgenommen worden. So sieht das Reichsgericht einen auf einen Transportzug geworfenen Stein oder das Abgeben eines Schusses auf das Zugpersonal als eine Bereitung eines Hindernisses unter der Voraussetzung an, daß dadurch das Zugpersonal getroffen werden kann, sodaß es an der ordnungsmäßigen, die Sicherheit des Betriebes verbürgende Bedienung des fahrenden Zuges gestört wird[85]). Mit dieser Entscheidung hat das RG. eine neue Anwendungsmöglichkeit für den § 315 StrGB.

---

84) RGStr. 51/198; Höchst. RR. 3/102.
85) RGStr. 51/77.

geschaffen, während man vorher der Meinung war, es handle sich um eine Gesetzeslücke. Dieser Tatbestand fällt auch unter den Begriff „ähnliche Eingriffe". Es ist aber daran festzuhalten, daß nicht jeder Steinwurf gegen einen fahrenden Zug eine Betriebsbeeinträchtigung darstellt, wenn auch dadurch regelmäßig die Beförderungsmittel und die Reisenden gefährdet werden können.

Das RG. geht sogar so weit, schon darin eine Bereitung eines Hindernisses zu sehen, daß die Aufmerksamkeit des Lokomotivpersonals durch das Wahrnehmen des Steinwurfes von der notwendigen ununterbrochenen Erfüllung seiner Dienstpflichten abgelenkt wird[86]). Als zu weitgehend wird man es ansehen müssen, daß jedes Hindernis des ordnungsmäßigen Verkehrs als ausreichend erachtet wird um eine Bereitung eines Hindernisses auf der Fahrbahn annehmen zu können; denn nicht der ordnungsmäßige Verkehr soll durch die Strafbestimmung geschützt werden, sondern der sichere Verkehr.

Bereitet ist ein Hindernis auch dann, wenn dasselbe nicht beseitigt wurde, obwohl eine Rechtspflicht zur Beseitigung bestand[87]).

c) Falsche Zeichen und Signale.

Auch das Beeinträchtigen des Betriebes durch falsche Zeichen oder Signale, die als die indirekte Hinderung des Betriebes anzusehen sind, wird bestraft.

Supper[88]) erklärt die Begriffe Zeichen und Signale für gleichbedeutend.

Meves[89]) will dagegen den ersteren Begriff auf Nachrichten beschränken, die auf optischem Weg gegeben werden.

Simon[90]) versteht unter Signale die optischen Vorrichtungen z. B. Trillerpfeifen, Flaggen oder Laternenwinken.

---

86) RGStr. 61/362.
87) Leipz. Zeitschr. f. d. Recht 1818, 1220.
88) A.a.O. S. 43 Anm. 26.
89) Ger. Bd. 26, S. 242.
90) A.a.O. S. 35.

Keine dieser Ansichten steht mit dem allgemeinen oder technischen Sprachgebrauch im Einklang. Ein bestimmter Unterschied durch den Gebrauch verschiedener Ausdrücke sollte wohl nicht gemacht werden[91]). Hier werden beide Ausdrücke ohne Unterschied nebeneinander gebraucht[92]).

Praktische Bedeutung hat die Abgrenzung dieser beiden Begriffe nicht, da dieselben als Tatbestandsmerkmale völlig gleichwertig sind.

Das gegebene Zeichen muß falsch sein, also zur Zeit, zu der es seine Wirkung äußert, einen der tatsächlichen Lage nicht entsprechenden Zustand der Fahrbahn vortäuschen. Daher ist die Wendung, daß ein zu früh gegebenes richtiges Zeichen zweifellos als ein falsches Zeichen anzusehen sei[93]), nicht der Lage entsprechend; denn ein zu früh gegebenes Zeichen ist eben ein falsches Zeichen und nicht ein richtiges Zeichen, das zu früh abgegeben ist.

Durch das falsche Zeichen wird bei den Personen, die auf Grund dieses Zeichens zur Vornahme von Handlungen verpflichtet sind, der Irrtum erweckt, daß der geforderte entsprechende Zustand der Fahrbahn vorliegt. Die in diesem Irrtum vorgenommene Handlung setzt den Kausalverlauf derart fort, daß das auf der Fahrbahn bestehende Hindernis seine Wirkung auf der Fahrbahn äußern kann. Das Hindernis wird mit dem Geben des falschen Zeichens geschaffen. Daher kann der von Binding[94]), Meves[95]), Supper[96]) vertretenen Auffassung, daß die Hindernisse in einem solchen Fall nicht durch die falschen Zeichen oder Signale bereitet werden, sondern daß durch die falschen Zeichen die schon bestehenden Hindernisse in eine Wechselbeziehung zu dem Transport gesetzt werden,

91) §§ 21, 41, 48, 50 EBO.
92) §§ 21, 41, 48, 50 EBO.
93) Kander a.a.O. S. 35.
94) A.a.O. S. 44.
95) A.a.O. S. 242.
96) A.a.O. S. 44.

sodaß der Transport in Gefahr gesetzt erscheint, nicht beigetreten werden. Denn sind die Zeichen richtig gegeben, so erstreckt sich die Fahrbahn eines Transportes von dem Punkte an, von dem er weggefahren ist, bis zu dem Punkt, an dem sich rechtmäßig ein Haltezeichen befindet und auf keinem Falle weiter. Die über das Haltezeichen hinausliegende Fahrbahn ist für diesen betreffenden Transport nicht als seine Fahrbahn anzusehen und ist so zu betrachten, als ob dieses Haltezeichen gar nicht vorhanden wäre. Daher kann auch ein anderer Zug, der sich auf dem nach diesem Haltezeichen liegenden Teil der Strecke befindet, nicht als ein Hindernis für den Transport, dessen Fahrbahn bei dem Haltezeichen endet, angesehen werden, da dessen Fahrbahn gar nicht so weit reicht. Ein nur möglicherweise auf diesem vor dem Haltezeichen liegenden Streckenteil fahrender Zug kann aus dem gleichen Grund nicht gefährden oder gefährdet werden. Wird nun fälschlicherweise statt des Haltezeichens freie Fahrt gegeben, so erscheint für den Transport, dem dieses falsche Zeichen gilt, die Fahrbahn über dem ihm bei ordnungsmäßigem Betrieb zustehenden Streckenteil hinaus verlängert bis zum nächsten Haltezeichen. Befindet sich daher auf diesem Streckenteil ein Hindernis oder soll diese Strecke gleichzeitig durch einen anderen Transport befahren werden, so wurde dieses Hindernis nur geschaffen durch das falsche Zeichen und es war nicht ohnehin schon gegeben. Auch wenn statt eines Durchfahrtssignals ein Haltezeichen gegeben wird, gestaltet sich die Lage ebenso, denn wenn dieser Transport fälschlicherweise stehen bleibt, so kann ein nachfolgender Transport hierdurch gefährdet werden.

d) Aehnliche Eingriffe.

Der Ausdruck „ähnliche Eingriffe“ ist eine Generalklausel für alle Fälle, deren genaue Umgrenzung durch den Gesetzgeber nicht möglich ist. Durch diese Wendung wird einerseits eine notwendige Erweiterung gegenüber

dem früheren Recht erreicht, da jede strafwürdige Handlung, durch die eine Betriebsbeeinträchtigung verursacht werden kann, dadurch unter Strafe gestellt ist, andererseits ist aber dafür gesorgt, daß keine willkürliche Erweiterung des Tatbestandes vorgenommen werden kann, indem erfordert wird, daß die Störungen „ähnliche Eingriffe" sein müssen, wie sie im Gesetz aufgezählt sind. Diese Wendung entspricht aber keinesfalls dem Ausdruck „auf andere Weise"; denn hierbei wird nur der Kreis der Handlungen, durch welche die Hindernisbereitung erfolgen kann, erweitert, dagegen wird durch die Neufassung der Kreis der Gefährdungshandlungen überhaupt erweitert. In diesem dehnbaren Begriff kommt das dynamische Element der modernen Gesetzgebung zum Ausdruck. Es wird damit verzichtet auf fest abgegrenzte und abgeschlossene Rechtsbegriffe, denen das Leben unterworfen werden muß, und abgestellt auf Rechtsbegriffe, die dazu dienen sollen, im Leben gegebene Spannungsverhältnisse und Interessenlagen zu kennzeichnen. Sie dienen dem bewegten Leben und müssen sich seiner Entwicklung anpassen. Diese Wendung ist abgestellt auf das unendliche Wirken und Wollen der Rechtssätze.

Unter Eingriff ist jedes positive Tun, jeder Angriff zu verstehen. Er bedeutet die Beeinträchtigung eines rechtlich geschützten Zustandes, eine Handlung, die darauf gerichtet ist einen bestehenden Zustand durch Verletzung zu verändern[97]). Er kann in jedem Verhalten liegen, auch in der Beibehaltung eines Verhaltens, sofern dieses zwar anfangs rechtmäßig war, aber in seiner Fortsetzung einen rechtswidrigen Eingriff enthält[98]). Dagegen ist die Aufrechterhaltung eines bestehenden rechtswidrigen Zustandes kein Angriff[99]). Der Eingriff muß durch die Handlung eines Willensfähigen erfolgen. Ein Angriffswille als Ursache der Handlung ist Voraussetzung. Die Einwirkung bloßer Naturgewalten stellt deshalb einen An-

97) RGRechtspr. 6/576.
98) Leipz. Komm, § 53.
99) RGStr. 19/298.

griff nicht dar[100]). Durch eine Unterlassung kann der Begriff nicht erfüllt werden. Dies geht auch daraus hervor, daß „die einem solchen Eingriff gleichkommende pflichtwidrige Unterlassung“ besonders vom Gesetzgeber erwähnt wird.

Unter „ähnlichen Eingriff“ ist die Lieferung schlechten Materials, z. B. brüchige Achsen, zu zählen, die Verwendung falscher Explosivstoffe, das Abgeben eines Schusses auf einen fahrenden Zug, die Mitnahme von Explosivstoffen durch Reisende oder durch Aufgabe solcher Stoffe zur Beförderung. Als ähnlicher Eingriff ist die vollständige Betriebshinderung anzusehen. Dieser Umstand ist aber Tatfrage insofern, als im jedem Einzelfall zu prüfen ist, ob ein Eingriff vorliegt.

e) Pflichtwidrige Unterlassung.

Das Delikt des § 315 Abs. II kann neben dem positiven Tun auch durch negatives Verhalten begangen werden. Der Gesetzgeber hat also hier Handlungen und Unterlassungen unter Strafe gestellt. Dies gilt sowohl für die vorsätzliche wie für die fahrlässige Verübung. Auch nach dem geltenden Recht war die Unterlassung dem Tun gleichzustellen. Die Strafbarkeit der Unterlassung bildete jedoch immer ein besonderes Problem. Nach der Neufassung des § 315 ist die Unterlassung aber bereits strafbar, wenn sie nur pflichtwidrig und von der gleichen Gefährdung wie das positive Tun ist. Es wird eine durch die Pflicht geforderte Tätigkeit unterlassen. Diese Pflicht kann auch aus dem Beruf oder der Begleitung eines Amtes sich ergeben. Auch dieses Tatbestandsmerkmal ist als eine Generalklausel anzusehen, die aber insofern begrenzt ist, als die pflichtwidrige Unterlassung „an Gefährlichkeit einem solchen Eingriff“, d. h. dem Beschädigen, Zerstören oder Beseitigen von Anlagen und Beförderungsmitteln, dem Bereiten von Hinternissen, den falschen Zeichen und Signalen oder auch einem ähnlichen

100) Frank § 53 Nr. 1.

Eingriff gleichkommen muß. Eine willkürliche Ausdehnung ist damit unterbunden. Der Schwerpunkt und das Verbrechenselement liegt auch hier in der Gefährdung, sodaß der Eintritt eines Erfolges nicht notwendige Voraussetzung der Strafbarkeit ist. Ihre praktische Bedeutung wird die Bestrafung der Unterlassung insbesondere im Verhältnis zu den Eisenbahnbediensteten haben. Bisher galt hinsichtlich der fahrlässigen Transportgefährdung für die Eisenbahnbediensteten eine Sonderbestimmung. Diese ist nun weggefallen. Die §§ 315, 316 gelten in gleicher Weise für die Bediensteten der Betriebsunternehmungen wie für die Betriebsfremden.

Einer gemeingefährlichen Beeinträchtigung der Betriebssicherheit wird sich der Bedienstete zumeist durch Außerachtlassung von Dienstvorschriften schuldig machen. Hierin wird dann je nach dem Einzelfall eine pflichtwidrige Unterlassung zu erblicken sein[101]). So macht sich z. B. ein Weichensteller, der die Weiche zu stellen übersieht, einer strafbaren Unterlassung schuldig, wenn die übrigen Voraussetzungen des Gesetzes gegeben sind.

Ein Betriebsfremder wird sich durch Unterlassung strafbar machen, wenn er die Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt unterläßt und eine Gemeingefahr dadurch herbeiführt. Auch dann wird er strafbar sein, wenn er eine gemeingefährliche Betriebsbeeinträchtigung, die durch Handlungen Dritter oder sonstiger Umstände, selbst durch höhere Gewalt verursacht wurde, nicht verhindert, obwohl es vielleicht für ihn möglich wäre. Um den Einzelnen für eine pflichtwidrige Unterlassung verantwortlich zu machen, muß festgestellt werden, ob er nach seinen Fähigkeiten in der Lage war, die Pflicht überhaupt zu erkennen.

---

101) Meyer i. Ztg. des Vereins mitteleur. Eisenbahnverwaltungen 1935 S. 888.

II. Der innere Tatbestand.

Der Gesetzgeber hat in §§ 315, 316 StGB. sowohl die vorsätzliche wie fahrlässige Sicherheitsbeeinträchtigung unter Strafe gestellt.

1. Vorsatz.

Im gesetzlichen Tatbestand des § 315 ist zunächst das Erfordernis aufgestellt, daß die Beschädigung der Anlagen bzw. das Bereiten von Hindernissen usw. vorsätzlich ausgeführt sein muß. Der Gesetzgeber schweigt sich aber darüber aus, ob die Gemeingefahr selbst vorsätzlich sein muß, oder ob nicht vielmehr das Bewußtsein der Gemeingefahr ausreichend ist.

Die erstere Ansicht, die von Olshausen[102]), Liszt[103]), Binding[104]), Hälschner[105]), Rubo[106]) vertreten wird und die das Bewußtsein der Gefährdung in Abrede stellt, folgert dies weniger aus dem — nach ihrer Ansicht nicht korrekten — Wortlaut des Gesetzes als aus dem Gegensatz zu § 316 RStGB., wo in Bezug auf die Gefährdungshandlung unzweifelhaft Fahrlässigkeit verlangt wird.

Zu den Verfechtern der Anschauung, daß schon das Bewußtsein der Gefährdung genüge, zählen Berner[107]), Frank[108]), Oppenhoff[109]), Supper[110]), Meves[111]), ebenso das Reichsgericht[112]), die allerdings auf den verschiedensten Wegen zu diesem Resultat gelangten.

Supper leitet das Erfordernis der Gefährdung aus § 59 RStGB. ab:

Nach dieser Bestimmung, führt er aus, dürfen dem

---

102) A.a.O. § 315 Nr. 11.
103) A.a.O. S. 517.
104) A.a.O. S. 45.
105) A.a.O. Bd. II, S. 646.
106) A.a.O. § 316 Nr. 2.
107) A.a.O. S. 644.
108) A.a.O. § 315 Nr. 5.
109) A.a.O. § 315 Nr. 1.
110) A.a.O. S. 201.
111) A.a.O. S. 45.
112) RGStr. Bd. I/566; 31/198.

Täter zum gesetzlichen Tatbestand gehörende Umstände nicht zugerechnet werden, wenn er bei Begehung der strafbaren Handlung deren Vorhandensein nicht kannte und deshalb setze die Anwendung des § 316 RStGB. entgegen seinem Wortlaut in subjektiver Hinsicht außer Vorsatz, wenn auch nicht den Willen, so doch die Tatsache voraus, daß dem Täter die gefährliche Folge seiner Handlung bekannt gewesen sei.

Meves folgert dieses Erfordernis des Bewußtseins der Gefährdung mit dem Reichsgericht aus dem Begriff der Gemeingefährlichkeit. Der Vorsatz des Täters brauche sich nicht nur auf die Vornahme der in § 315 RStGB. bezeichneten Handlungen beziehen und die Gefährdung des Transportes braucht nicht der direkte Zweck, sondern nur die dem Täter bewußte objektive Wirkung seiner Handlung zu sein. Es sei dieses überhaupt der Charakter der im 27. Abschnitt des RStrGB. bedrohten gemeingefährlichen Verbrechen und Vergehen.

Nimmt man mit den Reichsgericht, Supper und Meves an, daß das Bewußtsein der Gefährdung genügt, so ergibt sich daraus folgende Konsequenz:

Hat der Täter zwar vorsätzlich eine Straßenbahnanlage usw. beschädigt usw., ist er sich der Gefährdung aber nicht bewußt gewesen, so ist die Straßenbahnbetriebsgefährdung zwar keine vorsätzliche, wohl aber kann dieselbe als fahrlässige angesehen werden; dies dann, wenn der Täter die Gefahr, welche aus seiner Handlung entstanden ist, bei Aufbietung der ihm obliegenden Sorgfalt hätte erkennen müssen. Ist Letzteres nicht der Fall, bleibt der Täter straflos[113]).

Die von der Rechtsprechung und zahlreichen Theoretikern vertretene Ansicht, daß das Bewußtsein der Gefährdung vorhanden sein muß, hat auch für die Neufassung der §§ 315, 316 StGB. noch seine Geltung. Ist die Gemeingefahr aber vorsätzlich, so wird praktisch damit immer auch ein Wollen derselben vorhanden sein. Mit diesem Bewußtsein ist eben auch unvermeidlich das Wol-

113) Ebenso Supper S. 46; Frank § 316 I. 1.

len, das Beabsichtigen der Gemeingefahr gegeben, mag es sich dabei auch nur um eine evtl. bestimmte Absicht handeln, denn, wer mit Bewußtsein den anderen in Gefahr setzt, hat, wenn auch noch durchaus nicht die Absicht seine Beschädigung zu verursachen, doch sicher die Absicht, ihn der Gemeingefahr auszusetzen. Es ist daher ein Widerspruch in sich, hier zwar das Bewußtsein der Gefährdung zu fordern, dagegen den Vorsatz auf Herbeiführung der Gemeingefahr nicht erforderlich zu erachten.

Die Vorsatzstrafe kann, da die Vorschrift des § 315 die Herbeiführung einer Gemeingefahr durch die Handlung des Täters zur Voraussetzung hat, nur eintreten, wenn Handlung und Gefährdung vom Vorsatz des Täters erfaßt werden; handelt der Täter zwar vorsätzlich, fällt ihm aber hinsichtlich der Gemeingefahr nur Fahrlässigkeit zur Last, so kann nur eine Bestrafung wegen fahrlässiger Begehung in Frage kommen. Dolus eventualis genügt schon (E 22/393).

Ist eine Gefahr überhaupt nicht vorhanden, so kann eine der in diesem § bezeichneten Handlungen nur als grober Unfug oder nach § 80 der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung bestraft werden. Die Absicht durch die Gemeingefahr einen Schaden zu verursachen, ist einerseits nicht erforderlich, andererseits vom Tatbestand des Delikts nicht ausgeschlossen.

Vom Bewußtsein der Rechtswidrigkeit kann insoweit abgesehen werden, als in § 315 nicht gefordert wird, daß ein subjektives Recht verletzt wird; denn auch der Eigentümer, der an seiner eigenen Bahnanlage eine Beschädigung verübt, die den Betrieb beeinträchtigt, und eine Gemeingefahr herbeiführt, setzt sich den in Frage stehenden Strafbestimmungen aus, weil die Rücksicht auf das Leben und fremdes Eigentum die in diesem Fall dem Täter als Eigentümer zustehende Berechtigung überwiegt[114]).

Dagegen bedarf es keiner weiteren Begründung, daß die Handlung, um strafbar zu sein, eine bewußt schuld-

114) Vgl. Hälschner Bd. II S. 646.

hafte und rechtswidrige sein muß[115]). Insofern hat das Bewußtsein der Rechtswidrigkeit zur Geltung zu kommen. Die an sich zur Strafbarkeit erforderliche Rechtswidrigkeit kann aber ausgeschlossen sein, wenn der Lauf eines Zuges gehemmt, ja sogar einer Entgleisung ausgesetzt wird, um den Zug vor größerem Unglück zu bewahren. Bestehen für den Handelnden hier zwei sich widersprechende Pflichten, so muß die höhere auf Kosten der minderwichtigen erfüllt werden (übergesetzlicher Notstand). Eine strafbare Handlung ist in solchen Fällen nicht vorhanden[116]). Es sind also auch die Schuldausschließungsgründe z. B. Notstand, von Bedeutung. Daß bei fehlender objektiver Rechtswidrigkeit die Handlung nicht aus § 315 StrGB. strafbar sein kann, liegt auf der Hand. Vollendet ist daher das Delikt des § 315 StGB. in dem Augenblick, in dem die Gemeingefahr für den Betrieb durch eine der aufgezählten Handlungen erwachsen ist, ohne daß der Eingriff eines nachteiligen Erfolges zur Erfüllung des Tatbestandes erforderlich wäre. Der Täter muß aber mit dem Eintritt des nachteiligen Erfolges gerechnet haben.

Eine Strafschärfung tritt ein, wenn ein besonders schwerer Fall vorliegt, z. B. wenn durch die Handlung eine schwere Körperverletzung oder der Tod eines Menschen herbeigeführt wird oder wenn lebenswichtige Sachwerte vernichtet werden. Ganz allgemein liegt ein besonders schwerer Fall vor, wenn der Täter die Folgen verschuldet hat und sein verbrecherischer Wille ungewöhnlich stark und verwerflich in Erscheinung getreten ist. Bei eingetretener Todesfolge tritt die strengere Strafe nur ein, wenn der Täter die Todesfolge wenigstens als möglich voraussehen konnte. Hier genügt der ursächliche Zusammenhang zwischen der Handlung und dem eingetretenen Erfolg, so daß der Verletzte oder Getötete oder die Sachwerte nicht notwendigermaßen in dem gefährdeten Zug sich befinden müssen. Diese Objekte können sich auch neben dem Bahnkörper befinden und somit zu dem ge-

115) Olshausen § 315 Nr. 11.

116) Allfeld S. 188; v. Liszt S. 153; Wachenfeld Lehrbuch S. 146.

fährdeten Betrieb in gar keiner Beziehung stehen. Ebenso wird der Täter für den Fall verantwortlich gemacht, daß sich die gefährdeten Personen durch einen Sprung aus dem Zug zu retten versuchen und hierbei Schaden nehmen, auch wenn diese letztere Folge bei Unterlassung des Sprunges nicht eingetreten wäre[117]). Für diese Fälle nimmt Schaper[118]) an, daß in der Gefährdungshandlung des Täters die Ursache der Ausführung des Sprunges liegt und der Sprung die Ursache des Todes ist. Der Täter bleibt daher für den Tod verantwortlich, auch wenn der Getötete keinerlei Schaden erlitten hätte, wenn er den Sprung nicht ausgeführt hätte, also trotz der bestehenden Gefahr ein Schaden nicht eingetreten wäre[119]).

Dieses Ereignis sucht von Prittwitz[120]) zu widerlegen, indem er darauf hinweist, daß der Tod durch eine eigene Handlung des Getöteten und nicht durch eine Handlung des Täters verursacht worden sei und wenn auch der Sprung durch die Handlung des Täters veranlaßt worden sei, so sei der Schaden doch durch den Getöteten und nicht durch die drohende Gefahr verursacht worden. Diese Möglichkeit, daß durch eine geschickte Ausführung des Sprunges ein Schaden überhaupt nicht entstanden wäre, sei keineswegs ausgeschlossen und damit könne dieser Erfolg dem Täter nicht zugerechnet werden.

Diese Ueberlegungen sind aber nicht durchschlagend, da hierbei alle möglichen Erwägungen Platz greifen, die nicht geeignet sind das Bestehen des Kausalzusammenhanges zwischen Gefährdungshandlung und eingetretenem Erfolg zu widerlegen. Denn es wird ohne weiteres zugegeben, daß die Handlung des Getöteten „veranlaßt" wurde durch die Gefährdungshandlung des Täters und in diesem Veranlassen ist eben das Setzen einer Ursache zu erblicken, da als Ursache jede Handlung angesehen werden muß, die nicht hinweggedacht werden kann, ohne

117) Oppenhoff § 315 Nr. 11.
118) A.a.O. S. 897.
119) Olshausen a.a.O. § 315, 12.
120) v. Prittwitz u. Gaffron in Goltdammers Archiv Bd. 30/167.

daß zugleich der Erfolg entfiele. Da aber nach § 315 Abs. 3 für den eingetretenen schweren Erfolg kein Verschulden sondern nur Kausalzusammenhang gefordert wird, so hat der Täter auch in diesem Fall für den schweren Erfolg einzutreten.

Ist durch die Betriebsbeeinträchtigung ein Mensch verletzt oder getötet worden, so wird der Täter hierfür verantwortlich gemacht, wenn der Erfolg ursächlich mit der Betriebsbeeinträchtigung zusammenhängt. Dies ist nach der in der Literatur zu meist vertretenen [121]), von Bar begründeten Lehre der adäquaten oder typischen Verursachung dann der Fall, wenn der Erfolg mit genereller Wahrscheinlichkeit nach „diesem" Handeln des Täters eintritt. Ob mit dem eingetretenen Erfolg zu rechnen war, muß der objektive Beobachter vom Zeitpunkt der Tat aus feststellen [122]). Da bei jeder Betriebsbeeinträchtigung mit Verletzungen zu rechnen ist, wird, falls der Täter vorsätzlich einen Unfall verursacht, stets die Kausalität zwischen der Betriebsbeeinträchtigung und dem Eintritt der Verletzung zu bejahen sein. Ueber diese objektiv nachzuprüfende Kausalität zwischen der vorsätzlich begangenen Gefährdung und dem schweren Erfolg hinaus wird für die Bestrafung des schweren Erfolges in subjektiver Hinsicht kein neues Erfordernis gestellt. Hinsichtlich der schweren Folgen braucht dem Täter also keinerlei Verschulden treffen.

Erstreckt sich der Vorsatz des Täters über den Tatbestand der Betriebsbeeinträchtigung hinaus, so konkurriert, je nachdem die weitergehende Absicht erreicht worden ist, die Beeinträchtigung mit dem versuchten, bezw. vollendeten anderen Delikt.

---

121) v. Bar: Lehre v. Kausalzusammenhang; v. Kries: „Ueber den Begriff der objektiven Möglichkeit" in, Zeitschrift für die gesamte Rechtswissenschaft Bd. 9; Rümelin: Die Verwendung des Kausalbegriffes im Straf- und Zivilrecht; Sauer: Grundlagen des Strafrechts.

122) Rümelin a.a.O.

2. Versuch.

Der Gesetzgeber hat bei der vorsätzlichen Straßenbahnbetriebsbeeinträchtigung auch den Versuch unter Strafe gestellt. Da die Beeinträchtigung und die Herbeiführung einer Gemeingefahr einen Schadenseintritt nicht voraussetzt, ist das Delikt des § 315 Abs. II StGB. dann vollendet, wenn durch Beschädigen von Anlagen usw. ein Zustand geschaffen worden ist, in dem mit Wahrscheinlichkeit der Eintritt einer gemeingefährlichen Beeinträchtigung zu erwarten ist. Des Versuchs hat sich der Täter schuldig gemacht, wenn er den Entschluß, eine gemeingefährliche Betriebsbeeinträchtigung zu begehen, dadurch betätigt hat, daß er mit dem Beschädigen der Anlagen usw. begonnen hat, ohne daß eine Gefährdung eingetreten ist. Die vom Täter gesetzte Kausalreihe ist nicht abgelaufen. Eine Handlung wird zum Versuch, wenn sie einen gegenwärtigen rechtswidrigen Angriff auf das vom Täter ins Auge gefaßte Objekt darstellt[123]) oder wenn der Täter Handlungen vornahm, die generell geeignet waren ohne sein weiteres Zutun den Erfolg herbeizuführen. Hat nun eine Gemeingefahr eine Zeit lang bestanden, dann ist das Delikt, — entgegen der Ansicht des Reichsgerichts —[124]) vollendet, selbst wenn später das Hindernis wieder fortfällt, da ja der Eintritt eines Schadens nicht zur Vollendung des Delikts gehört[125]). Aus dem gleichen Grunde ist ein Rücktritt vom beendeten Versuch begrifflich nicht möglich. Da der Erfolg bereits in der bloßen Gemeingefährdung liegt, ferner der Täter nach § 46 Ziff. 2 RStrGB. alles getan haben muß, was er tun konnte, dies wiederum erst dann der Fall ist, wenn er zum mindesten eine Gefahr schuf, so hat eben der Täter dadurch, daß er alles zur Vollendung des Delikts Erforderliche getan hat, ohne weiteres die gemeingefährliche Betriebsbeeinträchtigung vollendet. Eine zeitliche Spanne zwischen Beendigung des Versuches und Eintritt des Erfolges, wie

123) RGStr. 55/391.
124) RGStr. 40/377.
125) HöchstRR. 1927/102, Widerspr. des RG. in sich.

§ 46 Ziff. 2 es verlangt, gibt es bei diesem gemeingefährlichen Delikt nicht. Ein Rücktritt vom nichtbeendeten Versuch ist jederzeit möglich und denkbar.

Die Eigenart des Deliktes bringt es mit sich, daß es einen Versuch des qualifizierten Deliktes nicht gibt, da der Eintritt des schweren Erfolges beweist, daß der Täter eine Gemeingefahr und damit das Delikt vollendet hat.

3. Fahrlässigkeit.

Im Gegensatz zu der vorsätzlichen Betriebsbeeinträchtigung, bei welcher der Gesetzgeber den Nachdruck auf die vorsätzliche Begehung der die Gefahr begründende Handlung gelegt hat, wird bei der fahrlässigen Betriebsbeeinträchtigung Fahrlässigkeit hinsichtlich des Erfolges gefordert. Auch hier muß sich die Fahrlässigkeit auf die Herbeiführung der Gemeingefahr erstrecken. Die Besonderheit des bisherigen § 316, Abs. II, der zufolge bei dem dort bezeichneten Bahnpersonal eine fahrlässige Vernachlässigung seiner Pflichten genügte, Fahrlässigkeit durch Nichtvoraussicht der Gefahr aber nicht gefordert wurde, ist weggefallen. Es besteht Uebereinstimmung mit dem früher geltenden Recht, indem Fahrlässigkeit sowohl dann vorliegt, wenn die Gefährdungshandlung vorsätzlich begangen, dem Täter aber hinsichtlich der Gefährdung nur Fahrlässigkeit zur Last fällt, als auch dann, wenn der Täter eine Gefährdungshandlung fahrlässig vorgenommen hat, von der er hätte erkennen müssen, daß sie eine Gefährdung herbeiführen kann.

Der Tatbestand des § 316 Abs. II RStrGB. verlangt, daß „eine der in § 315 Abs. II bezeichneten Taten" die Gemeingefahr herbeigeführt hat.

Fahrlässig hat der Täter die Gemeingefahr dann herbeigeführt, wenn er die Sorgfalt außer Acht gelassen hat, zu der er nach den Umständen und nach seinen persönlichen Verhältnissen verpflichtet und fähig ist und deshalb nicht voraussieht, daß sich der Tatbestand der Betriebsbeeinträchtigung verwirklichen kann, oder obwohl er dies für möglich hält, darauf vertraut, daß es nicht ge-

schehen wird. Die Verwirklichung des Tatbestandes muß also darauf zurückzuführen sein, daß der Täter trotz der ihm nahegelegten Erwägung der konkreten Möglichkeit, daß er den objektiven Tatbestand des Delikts verwirklichen wird, diese Erwägung pflichtwidrig bei Seite gesetzt hat[126]).

Nach Calker liegt Fahrlässigkeit dann vor, wenn der Täter ohne vorsätzlich zu handeln, einen voraussehbaren Erfolg herbeiführt, den er bei gehöriger Aufmerksamkeit hätte vermeiden sollen und können[127]).

Es ist einerseits ein objektiver Maßstab anzulegen, indem zu untersuchen ist, ob nach den Umständen diese Aufmerksamkeit verlangt werden kann und andererseits ein subjektiver Maßstab, indem zu prüfen ist, ob diesem Täter bei seinen persönlichen Verhältnissen und Fähigkeiten diese Aufmerksamkeit zugemutet werden kann[128]).

Das erste Erfordernis für das Vorliegen von Fahrlässigkeit ist, daß dem Täter durch irgend einen Anlaß nahegelegt wurde, zu überlegen, ob durch sein gesamtes Verhalten eine Ursache für eine Betriebsbeeinträchtigung gesetzt wird. Ein solcher Anlaß kann z. B. schon darin gesehen werden, daß jemand auf einer Straßenbahnstrecke beschäftigt ist. Ein solcher Arbeiter weiß, daß das Wegnehmen irgend eines Bestandteiles aus dem Geleis oder das Liegenlassen von Werkzeugteilen, die gerade nicht gebraucht werden, für den Betrieb eine Gefahr werden kann. Daher muß für ihn allein die Tatsache, daß er auf der Schienenstrecke arbeitet, als der äußere Anlaß angesehen werden, durch den er bei der vorgenommenen Handlung eine Betriebsbeeinträchtigung mit sich bringen kann. Fahrlässig handelt auch der Straßenbahnführer, wenn er den Richtungsanzeiger falsch oder überhaupt nicht stellt. Für jeden Dritten kann die Tatsache, daß er

126) Vgl. Köhler, Deutsches Strafrecht 1917 S. 275.

127) A.a.O. S. 50 V. I.

128) Für die Scheidung von subj. u. obj. Erfordernis der Fahrlässigkeit wurde u. a. in den „Studien zum Vorentwurf eines Deutschen StGB." von Köhler S. 54 eingetreten.

mit einem Gefährt ein Straßenbahngleis überqueren will, der äußere Anlaß zur Ueberlegung sein, und da diese Tatsache oft aus größerer Entfernung nicht wahrzunehmen ist, so sind vielfach auch Zeichen angebracht, die auf ein Gleis aufmerksam machen und damit als der äußere Anlaß zu der Ueberlegung anzusehen sind, ob durch das Ueberqueren die Ursache für die Sicherheitsbeeinträchtigung gesetzt werden kann. Auf den von Straßenbahnen befahrenen Straßen muß der Führer eines Fahrzeuges mit dem Vorhandensein von Haltestellen, insbesondere an Kreuzungspunkten, rechnen. Kraftfahrzeuge, die sich auf Schienengleisen befinden, haben diese bei Annäherung von Schienenfahrzeugen unverzüglich zu räumen. Unverzüglich bedeutet: so schnell dies unter Berücksichtigung aller beachtlichen Umstände möglich ist. Fahrlässig handelt auch derjenige, der mit erheblicher Geschwindigkeit an einem Straßenbahnzug vorüberfährt oder das der Straßenbahn zustehende Vorfahrtsrecht abschneidet.

Der Täter muß einen zur Anstellung von Ueberlegungen über die möglichen Folgen seines Handelns gegebenen Anlaß unbeachtet gelassen haben, obgleich er auf Grund des Anlasses zu diesen Ueberlegungen über die möglichen Folgen seines Tuns verpflichtet gewesen wäre. Es genügt nicht das Vorhandensein eines Anlasses, sondern es muß auch noch eine Rechtspflicht zu der geforderten Ueberlegung bestanden haben. Eine allgemeine Diligenzpflicht, d. h. die Verpflichtung fortwährend und in jedem Augenblick zu überlegen, ob die eben vorgenommene oder beabsichtigte Handlung irgendwie den Eintritt eines rechtswidrigen Erfolges nach sich ziehen könnte, besteht nicht.[129]). Es ist vielmehr im Einzelfall zu prüfen, ob für den Täter die Rechtspflicht bestanden hat solche Ueberlegungen anzustellen. Diese Rechtspflicht kann sich für den Täter ergeben entweder aus der Verkehrssitte oder den Rechtssätzen. Als solche Rechtssätze, die eine solche Vorsicht gebieten, kommen vor allem in Betracht die Polizeiverord-

129) Vgl. Köhler: Probleme der Fahrlässigkeit S. 52; Hälschner a.a.O. 1/515.

nungen, Reglements und Instruktionen[130]). Jedoch genügt eine solche allgemein bestehende Norm noch nicht um festzustellen, daß der Täter auch in einem bestimmten Einzelfall fahrlässig gehandelt hat. Denn neben diesem sog. objektiven Maßstab, der die Feststellung ermöglicht, daß an sich nach der Verkehrsitte oder den besondern persönlichen Kenntnissen des Täters eine Pflicht zu besonderer Sorgfalt gegeben war, ist noch die Anlegung eines subjektiven Maßstabes erforderlich, das ist die Prüfung der Frage, ob gerade diesen Täter seine Kenntnisse zum Einhalten der konkreten im Verkehr erforderlichen Sorgfalt befähigt hatten und ob er bei Beachtung seines körperlichen und geistigen Zustandes zur Zeit der Tat dazu im Stande war[131]). Daher kann in dem Mangel an Fähigkeiten und Kenntnissen an sich keine Vernachlässigung der Sorgfaltspflicht gegeben sein, aber in einem solchen Fall ist zu prüfen, ob nicht darin, daß sich der Täter in eine Lage begeben hat, in der höhere Anforderungen gestellt werden müssen als er bewältigen kann, eine fahrlässige Handlung zu erblicken ist. Fahrlässigkeit ist auch dann nicht gegeben, wenn der Täter in einer unverschuldeten starken Erregung oder Erschöpfung den Erfolg herbeigeführt hat, so daß z. B. ein übermüdeter Straßenbahnführer, der ohne sein Verschulden nicht rechtzeitig abgelöst wurde, für etwaige Unterlassungen der objektiv gebotenen Vorsicht nicht oder jedenfalls nicht in vollem Umfang, sondern dem Grad der Ermüdung entsprechend weniger strafbar ist, wenn er die Sicherheit des Betriebes gefährdet[132]).

Darin, daß die Frage, ob in einem Einzelfall beim Täter Fahrlässigkeit vorhanden ist, nur unter Berücksichtigung der individuellen Eigenschaften gelöst werden kann, stimmt auch die herrschende Lehre überein[133]).

---

130) Frank a.a.O. § 59 VIII 4; Rosenberg a.a.O. § 316, 66.

131) Vgl. Köhler a.a.O. S. 281.

132) Vgl. Köhler a.a.O. S. 280; v. Liszt a.a.O. S. 41; Olshausen a.a.O. § 59/17.

133) Lobe S. 65; Allfeld a.a.O. S. 180; RGStr. 30, S. 25; 36/334.

Ein besonderer Fall für die Frage der Abgrenzung der vorsätzlichen von der fahrlässigen Betriebsbeeinträchtigung ist dann gegeben, wenn man für den Vorsatzbegriff stets das Bewußtsein der Rechtswidrigkeit fordert[134]). Denn nach dieser Ansicht muß in dem Fall, daß jemand eine Gefährdung herbeiführt, eine fahrlässige Betriebsgefährdung angenommen werden, sofern der Mangel des Bewußtseins der Rechtswidrigkeit der Handlung auf Fahrlässigkeit beruht.

Daß bei Fehlen der objektiven Rechtswidrigkeit der Handlung oder bei Vorliegen eines Schuldausschließungsgrundes keine strafbare Betriebsbeeinträchtigung gegeben sein kann, ergibt sich aus den allgemeinen Grundsätzen.

Eine besonders schwere fahrlässige Betriebsbeeinträchtigung ist vom Gesetzgeber nicht vorgesehen. Dies ist auch verständlich, denn die Fahrlässigkeit umfaßt ja auch das Tatbestandsmerkmal der Gemeingefahr, die verlangt, daß eine Gefahr für Leib oder Leben, sei es auch nur eines einzelnen Menschen oder für bedeutende Sachwerte, vorliegen muß. Der Strafrahmen läßt bei besonders schweren Fällen eine Strafschärfung zu, deren Höchstgrenze genau so weit geht wie nach der alten Fassung. Daher ist auch von der Schaffung einer Strafdrohung für den qualifizierten Fall Abstand genommen worden. Ist der Tod eines Menschen herbeigeführt worden, so ist der Täter, wenn er wegen seines Amtes oder Berufes oder Gewerbes zu der außer Acht gelassenen Aufmerksamkeit besonders verpflichtet war, wegen qualifizierter fahrlässiger Tötung zu bestrafen, und es finden die Vorschriften des § 222 Abs. II RStrGB. Anwendung.

---

134) Binding, Normen I 499; Hälschner a.a.O. S. 296; Olshausen § 59/30; Beling, Lehre v. den Verbrechen S. 178; Allfeld a.a.O. S. 166.

III. Die Strafe.

1. Der Strafrahmen.

Bei der Strafzumessung macht sich die Trennung des Begriffes Straßenbahn von der Eisenbahn am deutlichsten bemerkbar. Es wurde schon oben ausgeführt, daß nicht einzusehen ist, warum die vorsätzliche Beeinträchtigung bei der Straßenbahn milder zu bestrafen ist als bei der Eisenbahn. Das Delikt bleibt wegen seiner Verwerflichkeit dasselbe.

Die vorsätzliche Straßenbahnbetriebsbeeinträchtigung wird schlechthin mit Gefängnis bestraft, die nach § 16 RStrGB. von 1 Tag bis 5 Jahren betragen kann. Nur bei besonders schweren Fällen kann auf Zuchthaus von 1 bis 10 Jahren erkannt werden. (§ 14 RStrGB.) Daneben kann gemäß § 325 StGB. auch auf Polizeiaufsicht erkannt werden.

Bei Versuch kann die Strafe bis auf ein Viertel des Mindestmaßes der auf das vollendete Verbrechen oder Vergehen angedrohten Freiheitsstrafe oder Geldstrafe ermäßigt werden, jedoch darf nicht unter den Mindestbetrag der §§ 16, 27 RStrGB. herabgegangen werden (RGStr. 5/442). Ist Zuchthaus unter 1 Jahr verwirkt, so ist die Strafe nach § 21 RStrGB. in Gefängnis zu verwandeln (§ 44 RStrGB.).

Bei der fahrlässigen Betriebsbeeinträchtigung der Straßenbahn ist Gefängnis von 1 Tag bis zu 3 Jahren angedroht. (§§ 316 Abs. II 16 RStrGB.). Anstatt auf Gefängnis kann auch auf Geldstrafe erkannt werden, die 3 bis 10000 RM. betragen kann. (§ 27 Abs. I Ziff. I, RStrGB.).

2. Die Strafverfolgung.

Die Strafverfolgung in besonders schweren Fällen der vorsätzlichen Gefährdung verjährt in 10 Jahren, in den übrigen Fällen einschließlich der fahrlässigen Gefährdung in 5 Jahren. Die Verjährung beginnt mit dem Tag, an dem die Handlung begangen ist, ohne Rücksicht auf den Zeitpunkt des eingetretenen Erfolges. § 67 RStrGB.

3. Konkurrenz.

Idealkonkurrenz zwischen § 305 und 316 StrGB. ist möglich, da die Tatbestände sich nicht decken[135]). Die Beschädigung der Sachen muß sich als deren ganze oder teilweise Zerstörung qualifizieren. Idealkonkurrenz ist weiterhin möglich mit vorsätzlicher oder fahrlässiger Körperverletzung bezw. Tötung, da der Tatbestand bei diesen Delikten ebenfalls nicht übereinstimmt[136]).

135) Meves Ger. 26/195; Binding Lehrb. 2, 44 A 2.

136) RGStr. 51/202; Leip. Komm. 4. Aufl. 1929 Anm. 12 zu § 315.